İSTANBUL'un KİTABI



Kitap
1

Bu kitap İSTANBUL'un dünü, bugünü, yarını hakkında vatandaşlara bilgi vermek üzere hazırlanmıştır.

İstanbulun hızla artan nüfusunun ihtiyaç hissettiği yeni sitelerin programlanması ve tatbikat safhasına geçilmesi işleriyle yakından ve şahsan alâkalanan Başvekilimiz Adnan Menderes imar hamlelerinin her safhasında hazır bulunmaktadır. Resimde Reisicumhur Celâl Bayar ve Başvekil Adnan Menderes, Baruthanede kurulmasına başlanan 70 bin nüfuslu Ataköy sitesinin temelatma töreninde Emlâk Kredi Bankası erkân ve mütehassıslarından izahat alırlarken görülüyorlar



İstanbuldaki hummalı imar faaliyeti çerçevesinde açılan yol ve meydanların rekor müddetler içinde bitirilerek şehrin normal yaşayışını aksatmamasını gaye edinen Başvekilimiz Adnan Menderes inşaat saha ve şantiyelerini muntazaman teftiş etmekte ve gereken direktifleri vermektedir

Başka Bir Tepeden

Sana dün bir tepeden baktım, aziz İstanbul!
Görmedim; gezmediğim, sevmediğim hiç bir yer.
Ömrüm oldukça gönül tahtıma keyfince kurul!
Sade bir semtini sevmek bile bir ömre değer.

Nice revnaklı şehirler görülür dünyada,
Lâkin efsunlu güzellikleri sensin yaratan!
Yaşamıştır derim, en hoş ve güzel rüyada
Sende çok yıl yaşıyan, sende ölen, sende yatan!

Yahya Kemal Beyatlı



İSTANBUL'un Kitabı

BU kitabın içinde vatandaşlar, İstanbul'un dününü, bugününü yarınını bulacaklardır. Fakat kitabın İstanbul'u tam olarak anlattığını ifade etmek zordur. Böyle muazzam ve bu kadar muhteşem bir şehri, her cephesiyle bu sahifelere sığdırmak elbette imkânsızdır. Biz sade bu kitapla İstanbul'un çok kısa bir zamanda mazhar olduğu kalkınmadan ve imârdan bazı mühim kısımları ele almakla iktifa ettik. Şüphesiz içinde birçok eksiklikler olacaktır. Bunları da, birinci kitabı takip edecek olan diğer kitaplara alacağımız resimlerle, grafiklerle göstermeye çalışacağımızı ümid ediyoruz.

Bu kitabı kim hazırladı, kim yazdı? Bu kitabı hazırlıyan ve yazan, bir kişi beş kişi, on kişi değil, İstanbul'un bizzat kendisi ve onun o muhteşem kalkınma hamlesidir. Biz, sade kalemimizle, objektifimizle ve çizgilerimizle, arada bir vasıta olarak bunu aksettirmeye çalışıyoruz.

İstanbul şimdi Başvekil Sayın Adnan Menderes'in büyük gayretiyle ikinci defa fethedilmektedir. Fatih, Bizans'a karşı zafer kazanmıştı. Menderes, İstanbul'daki ıstıraba, avareliğe, dağınıklığa ve derbederliğe karşı, bir medeniyet zaferi kazanmıştır. Çünkü İstanbul yeni baştan ele alınmış, caddeleriyle, meydanlariyle binalariyle, camileri ve tarih eserleriyle, kültür ve sağlık müesseseleriyle, her caphesiyle yeni baştan tanzim yoluna girmiştir.

Çok kısa bir zamanda başarılan büyük eserler, sade İstanbulluların değil, fakat İstanbul'u ziyaret eden her vatandaşın göğsünü iftihar hisleriyle kabartacak kudrettedir.

İşte bu kitapta, bu hamlelerden bazı parçalar gözlerinizin önüne serilecektir.. Tekrar ediyoruz, birçok eksikliklerimiz vardır. Çünkü İstanbul hakikaten anlaşılması ve anlatılması güç bir şehirdir. Sade şehir değil, bir tarih, sade tarih değil, mutlak bir güzelliktir. Hangi tarihçi tarihi tam yazabilir? Hangi şair mutlak bir güzelliği şiire tam dökebilir?...

Nedim'in o şaheser mısralarını biraz değiştirerek tekrar edebiliriz:

Bu şehr-i Stanbul ki bi misl-ü bahâdır.
Her taşına yekpare cihan mülkü fedadır!

Bazılarına öyle gelir ki, İstanbul bizim olduğu için güzeldir. Yabancıya öyle gelir ki, İstanbul onun olmadığı için güzeldir. Ama biz, bizden geçsek, yabancı gurbetini unutsa, İstanbul yine de güzeldir.

Tabiatın bu güzelliğini, ecdad eserlerinin ihtişamını ve nihayet iki milyona yaklaşan bir vatandaş kitlesinin ihtiyaçlarını, nasıl gözünün-den ırak tutabiliriz ve İstanbul'u unutup ihmal edebiliriz? Şimdiye kadar birçok şairler gelip geçmişler, İstanbul'u terennüm etmişler. fakat hiçbirisi mısralarında hüzünden kurtulamamıştır. Çünkü birçok semtlerin ıztırabı kendilerine hüzünden başka ilham vermemiştir.

Denizsiz kalmış yalılarla, sokaksız kalmış mahallelerle, yepyeni bir çağda bulunduğunu unutmuş semtlerle, şekilsiz, hendesesiz ve mimarisiz binalarla İstanbul'u talihine küsmüş bir şehir halinde bırakmak reva mıydı?

Şehircilik namına İstanbul'da neyimizle övünebilirdik? Hangi meydanımızla medeniyet meydanına çıkabilirdik?

O muhteşem Süleymaniye, derme çatma evlerin muhasarası altındaydı. Yeni camii, çerden çöpten dükkânlar tahta perde arkasına alınıştı. O güzelim Beyazıt meydanı birbirinden şekilsiz salaş binaların hücumuna uğramıştı. Ya sokaklar, ya sokaklar? O eciş bücüş sokaklar? O, bir kalabalıkta sanki çatlayacakmış gibi çatırdayan boğmak boğmak sokaklar!...

Toprak sokaklar, arnavut kaldırımına bile hasret çekerdi. Kör sokaklarda bir âmâ şaşkınlığı ve apandisit gibi iltihabı vardı. İstanbul günden güne caddelerinde derisi buruşarak ihtiyarlıyordu. Onun için şairler, İstanbul'da sadece tabiatı terennüm etmişler, fakat hayatı hüzünle anmışlardır.

Bu şehir bu halde bırakılamazdı. İstanbul ihmal edilemezdi. İstanbul lâyık olduğu ihtişam ve saltanata kavuşmalıydı. İstanbul'un güzelliğine, insan zevki ve şehircilik san'atı katılmalıydı.

Yahya Kemal'in "Hayal Şehir"ini okuyunuz! Üsküdar'a bir tek mimar girmiştir. O, şarkın ışık mimarı, gurub eden güneş... Ya saraylar? Onları da güneşin vehmi yaratır camlardan... Fakat Üsküdarın saltanatı budur.

Geliniz Beşiktaş'a. Beşiktaş'ta nemiz vardır? Yine bir şairin dediği gibi "Beşiktaş'a yakın bir hane-i viranımız vardır" ve Koca Barbaros'un ismini taşıyan meydan, bu viraneler arasında bunalıp kalmıştır.

Ya Haliç? Ya Eyüp? Pierre Loti elbette harabeleri sevecektir. Bu mezarlıkları sevecektir. Oradan İstanbul'a hüzün ile bakışı seyredecektir. Çünkü ona göre burası bilmediği, alışmadığı bir başka âlemdir!..

Boğazın, boğazına harap yalılar, dar yollar tıkanmıştı.

İstinye körfezinde bu akşam garipliği.

Bir mihnetin sonunda teselli kadar iyi idi. Şimdi mihnet işte ortadan kalkmakta, garip-lik silinmekte ve Boğaz ayrıca medeni ihtişamını da almaktadır.

İstanbul her Türk için bir aşktır, çünkü onda, gençliğimizden, yaşımızdan sevdiklerimizden, hatıralarımızdan, tarihimizden, hayalimizden ve hattâ onu görmemiş olanlarımızın bile hasretinden bir parça vardır. Fakat her sevgi gibi İstanbul sevgisini de beslemek lâzımdır. Nice yüzyılların sade tabiatına vurulup, kendisini ihmal ettiği İstanbul'u imâr lâzımdır. İşte şimdi İstanbul'da yapılan budur. İstanbul kendi halinde, tevekkülden kurtarılmış, onu san'atın zevkin ve en iyi hayat şekillerinin damgası vurulmuştur. İstanbul imâr ediliyor denildiği zaman işte bu anlaşılmalıdır.



Bugün İstanbulun boğulan [illegible] rının modern şehrinin haber- [illegible]



[illegible]

İstanbul şimdi pejmürdelikten, perakendelikten kurtarılmıştır. Unutmamak lâzımdır ki, pırlanta dahi, yontulmadan pırlanta değildir.

Işıktan, sudan, renkten ve cenab-ı hakkın bütün lütuflarından örülmüş olan İstanbul şimdi bir mimari zevkle, bir san'at anlayışiyle sarılmakta, elmas, traş edilmekte ve parlamaktadır. Onun için Adnan Menderes İstanbul'u ikinci defa fethediyor, dediğimiz zaman hakikatin tam ifadesini bulduğumuz muhakkaktır.

Şimdi İstanbul, 60 metre genişlikte Vatan caddesiyle, 50 metre genişlikte Millet caddesiyle, asfalt Lâleli yolu ile, restore edilen surlariyle, yepyeni meydanlariyle, Florya - Sirkeci yolu ile, etrafı açılan ve birer nadide yüzük taşı gibi parlayan camileriyle, geniş Boğaz yolları ve Boğaz köprüsüyle, korniş yollarıyla, liman tesisleri ve sanayi müesseseleriyle, mükellef binaları ve yeni hayat merkezleriyle taptaze ve medeni bir hüviyete kavuşmuştur.

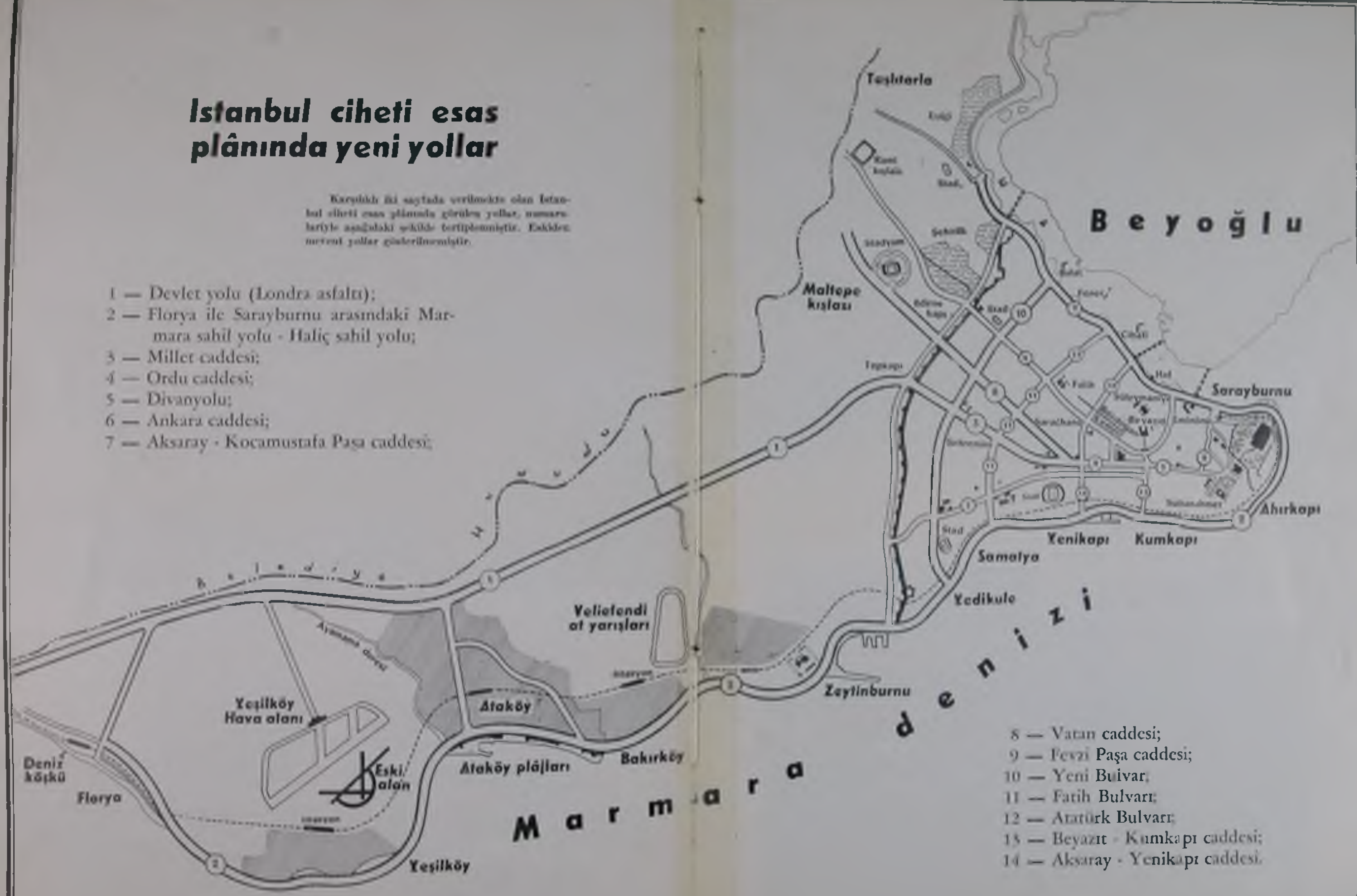
Bu eserlerin çoğu kısa bir zamanda başarılmıştır. Geri kalanları ise önümüzdeki yıl içinde bitirilmiş olacaktır.

İşte bu kitap, bu eserlerin kitabıdır; bu hamlelerin kitabıdır. Yepyeni İstanbul'un kitabıdır.

Istanbul ciheti esas plânında yeni yollar

Karşılıklı iki sayfada verilmekte olan İstanbul ciheti esas plânında görülen yollar, numaralariyle aşağıdaki şekilde tertiplenmiştir. Eskiden mevcut yollar gösterilmemiştir.

1 — Devlet yolu (Londra asfaltı);
2 — Florya ile Sarayburnu arasındaki Marmara sahil yolu - Haliç sahil yolu;
3 — Millet caddesi;
4 — Ordu caddesi;
5 — Divanyolu;
6 — Ankara caddesi;
7 — Aksaray - Kocamustafa Paşa caddesi;



8 — Vatan caddesi;
9 — Fevzi Paşa caddesi;
10 — Yeni Bulvar;
11 — Fatih Bulvarı;
12 — Atatürk Bulvarı;
13 — Beyazıt - Kumkapı caddesi;
14 — Aksaray - Yenikapı caddesi.

[illegible] bir meydan-[illegible] uçakların inip [illegible] elverişli 2300 m. [illegible]

Hava Limanı

SON imar faaliyeti ile yeni bir hüviyet alan İstanbul'a, yeni hava meydanından girelim:

İki kıtanın telâki noktasında bulunan İstanbul, sade memleket tayyarelerinin değil, aynı zamanda kıtalararası işliyen dev uçakların da limanı olmalıydı. Böylece bu bölgedeki bütün hava trafiğini kendisine çekmeliydi.

Halbuki, Yeşilköy'deki eski hava meydanı, bu ihtiyaca asla cevap vermiyordu. Meydan olarak küçüktü. Bina olarak küçüktü. Burada sadece bir

1957

30.000

1950; 1956 ve 1957 de Yeşilköy Hava Limanına inen ve kalkan tayyareler

küçük acente ile İstanbul'a sefer yapan şirketler ve gümrük teşkilâtı için inşa edilmiş barakalar vardı. Uçuş emniyetini temin eden tesisat olarak da yalnız bir Radio - Far ve bir Radio - Rence mevcuttu.

Bunun için yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek bir hava limanı tesisi zaruri idi. İşte yeni meydan şimdi, dünyanın en büyük ve en emin hava meydanlariyle boy ölçüşebilecek bir büyüklükte ve zarafettedir. 1953 te ikmal edilen meydan ve terminal binası 32 milyon liraya malolmuştur ve şimdi bir mıknatıs gibi, bütün hava servislerini kendisine çekmiştir.

Bu meydana her gün ortalama 125 tayyare rahat rahat inmekte ve aynı rahatlık ve emniyetle buradan kalkmaktadır. Hele yaz aylarında bu miktar daha da çok artmaktadır.

Meydanda en büyük uçakların iniş ve kalkışına elverişli 2300 metre uzunlukta, 60 metre genişlikte ışıklandırılmış bir beton pist ile yardımcı mahiyette diğer pistler vardır. Ayrıca biri 4125 metrekare, diğeri 2376 metrekare iki hangar ve 22000 metrekarelik bir konaklama sahası, soğuk ve sıcak hava tesisatlı, içerisinde 3 lokantası bulunan 3 katlı bir terminal binası mevcuttur.

Tayyarelerin emniyetle seyirlerini temin maksadiyle, en mütekâmil elektronik tesisleri ve sisli havalarda iniş ve kalkışları temin eden cihazları ihtiva eden bu meydanda 70 hava trafik teknisyeni ile beraber 275 kişi gündüz gece 24 saat çalışmaktadır.

Şimdi İstanbul hava limanı ve pisti yeni ihtiyaçlara göre de tevsi edilecektir.

Muhtelif yıllarda Yeşilköye gelen ve giden tayyarelerin miktarı şudur:



[illegible]

Yıllar	Tayyare sayısı
1950	9753
1951	11921
1952	14035
1953	17647
1954	18314
1955	21060
1956	25782
1957 (Tahmini)	30.000

Meydanın faaliyete geçmesi; Yeşilköy'ün kalkınmasında büyük ölçüde faydalı olmuş, müstakbel Yeşilköy'ün imarı, yeni oteller inşası ve nüfus artışı ile buranın tam bir sayfiye bölgesi haline gelmesine yardım etmiştir.

Yeşilköy'den geçmek suretiyle hava meydanı, sahil yoluna da bağlanacaktır. Büyük Edirne - İstanbul yolu üzerindeki kavşaktan ayrılan ve hava meydanında nihayetlenen yol 70 metre genişlikte olacak, yolun sağ ve sol trotuarları ağaçlandırılacak ve ışıklandırılacaktır.

İstanbulun şiir dolu silueti üzerinde bir Türk Hava Yolları [illegible]





[illegible] zamanında büyük laflarla propagandası yapılarak "Londra Asfaltı" gibi [illegible] bir isim de takılmış olan, iki otomobilin yanyana zor geçtiği 6 metre genişliğindeki ivicaçlı yol

EDİRNE - İSTANBUL YOLU

Eski virajlı yol 6 metre genişlikte idi yeni asfalt yol 50 metre genişliktedir.

ESKİDEN Topkapıda, Merkezefendi mezarlığının yanından Yeşilköydeki hava meydanına kadar, ivicaçlı bir yol giderdi. Ankara'dan tayyareyle bir buçuk saatte İstanbul'a gelenler, Yeşilköy'den 1,5 saatte Karaköy'e ulaşırlardı.

Bu dar yollarda şimdiye kadar kaç kaza olmuştur. Tayyarenin emniyetini bu yolun tehlikesi bozardı. Dar köprülerden bir otomobil zor geçerdi. Dik virajlarda hangi feci akibetin size toslayacağını bilemezdiniz.

Şimdi o dar yol, tertemiz, geniş, gelişi gidişi ayrılmış, yepyeni, yağ gibi asfalt bir yolun eteklerinde, Londra asfaltının yanında parça parça kopmuş bir sürüngen gibi kıvranıp durmaktadır.

Devlet Yolunun Topkapı'dan görünüşü (Meydan halen tanzim edilmektedir.)





Ve işte gidiş-geliş yol şeritlerinin her birinde 5 otomobilin yan-yana rahatça gidebileceği, ortası trotuvarlı, cıva buharlı lâmbalarla aydınlatılan, 50 metre genişliğindeki "Edirne - İstanbul" devlet yolu



Hava meydanı Topkapı'ya 10 dakika bile değildir. Ve gaza basan bir şoför isterse, saatte 120, hattâ 140 kilometre süratle bir hamlede İstanbul surlarını emniyetle yakalıyabilir. Eski yol 6 metre genişlikteydi. Yeni yol 50 metre genişliktedir. Aradaki bu muazzam fark iki devir arasındaki farktır.

Bu yol Küçükçekmece hizalarından itibaren 50 metre genişliğiyle İstanbul surlarına doğru uzanan Edirne - İstanbul devlet yoludur. İstanbul'un büyük imar hamlesi ve geniş yol faaliyeti çerçevesi içersinde mütalâa edilerek yapılmış ilk büyük yoldur ve geçen sene tamamlanmıştır.

Gidiş gelişli yol şeridinin ortası geniş refüjlüdür. Beton direkler refüjün içerisine alınmış ve yol cıva buharlı lâmbalarla ışıklandırılmıştır.

Florya'dan ve Yeşilköy hava meydanından çıkan geniş, ağaçlıklı ve ışıklı yollar da bu ana yola bağlanmaktadır.

Daha aşağıda yeni kurulmakta olan 70.000 nüfusu ihtiva edecek Ataköy sayfiye şehrinden bir yol daha devlet yoluna bağlanacaktır.

Devlet yolu Topkapı surları önünde Millet caddesine, restore edilmiş surlarda açılmış büyük geçitten aynı genişlikte girmektedir.

[illegible]

İlk Roma İmparatoru Konstantin devrinde yapılacak, İmparator Teodosius [illegible] İstanbul surları, Türk'lerin eline geçtikten sonra zaman zaman tamir edilmiş ve Fatih zamanında ise surlarda yapılmamış bir şekilde kalan şehrin... Her arka günü olanını alırsa, şeyhler ve halk surlarından çıkar Fatih'in savaş sırasında ... Buradaki gravür XIX. Yüzyıl başlarında İstanbul'a gelen Bartlett tarafından yapılmıştır ve surların o günkü halini göstermektedir

İstanbulda kara tarafından 6 kilometre boyunda ve 13 metre yüksekliğinde. Haliç tarafından da 5 kilometre uzunluğunda ve 10 metre yüksekliğinde duvarları, 236 kule ve 23 kapı ile çevrili İstanbul surları, son devirlerde tarihe değer bir ihmal görmüş, terkedilmiş, hattâ bir ara yıkılması bile düşünülmüştü. Aşağıdaki resimde İstanbul surlarının Topkapı kısmındaki havadan alınmış bir resmi görülüyor. Millet caddesine giriş kapısı olan burçların restore edilen kısımları da resimde seçilmektedir. Buradaki kulelerden başka surların Haliç tarafındaki 2 Kule kulesi restore edilmektedir ve Yedi Kule muzesinin de ihya edilmektedir



Restorasyon faaliyeti başlayıncaya kadar Topkapı surları yukarıda görüldüğü şekilde kalmıştı... Tıpkı Abdulhamid devri kartpostallarında görüldüğü gibi [illegible] rine terkedilmiş haldeydi

Tarihî

İSTANBUL SURLARI

FATİH Sultan Mehmed, Bizans İmparatorluğu ile Orta Çağı tarihe gömmekle kalmamış, uzun asırların en büyük müdafaa silâhı olan surları da dünya harb tarihinden ebediyen silmişti.

Bu bakımdan İstanbul surları, büyük ehemmiyet taşır. Esasen tarihçiler, İstanbul surlarını, Çin Seddinden sonra dünyanın en mühim ve en metin suru olarak kabul ederler.

Sekiz kilometre uzunluğunda, 20 metre yüksekliğinde, 188 kule ve 8 kapısı ile kara surları 5 kilometre uzunluğunda, 10 metre yüksekliğinde, 110 kule ve 14 kapısı ile Haliç surları, asırlarca Bizans İmparatorluğunu korumuş ve İmparatorluk, hükümranlığını bu surlarla muhafaza edebilmişti.

İlk Bizans surlarını Büyük Konstantin yaptırmıştı, fakat bu sur şehrin müdafaasını kâfi derecede sağlıyamıyacağı için 100 sene sonra Teodosyüs tarafından genişletilmiş ve yeniden inşa edilmişti. Milâdın 412 inci yıllarında



Edirne - İstanbul Devlet Yolunun İstanbula ulaştığı ve Millet Caddesinin başladığı sur bölümü 460 bin liraya restore edilmiştir. [illegible]





İstanbula XIX. Yüzyılda gelen bir Fransız [illegible] 1453 yılına kadar [illegible]

bu surlar da kâfi görülmiyerek bir de dahilî sur ilâve edilmişti. Surlar İmparatorluğun "gözbebeği" idi. Çok defa halktan vergi toplanarak tamir edilir, harap olan kısımları derhal ikmâl olunurdu. Bizans surlarının diğer milletlerin surlarından mühim farkları vardır. İç duvardan başka top menzilinin tesirinden korumak için sur boyunca bir de hendek kazılmıştı.

Osmanlı hükümdarları, Bizans surlarının ehemmiyetini daima göz önünde tutmuşlardır. Paleolog Yedikulede iki yeni kule inşa etmeye başladığı zaman Beyazıt müdahale etmiş, bunun kötü maksat taşıdığını iddia ederek İmparatordan inşaatın durdurulmasını istemiş ve durdurmuştu.

Fatih'in askeri dehası yalnız stratejide değil, surları yıkacak muazzam topları döktürmekte de kendini göstermişti. Genç hükümdar ilk harbi surlarla vermiş, surları mağlup ettikten sonra esasen kudretine inandığı askerinin cesareti ve harb kabiliyeti ile Bizansı dize getirmişti.

Türk Milleti, Bizans surlarının bu büyük tarihî değerini bildiği için onu zamanın tahripkâr elinden daima kurtarmış zaman zaman tamir ettirmiştir. Bu da, Milletimizin tarihî eserlere verdiği kıymetin bir ölçüsüdür.

Evliyâ Çelebinin babasiyle Kaymakam Bayram Paşa arasında geçen muhavere, bunun en canlı misalidir. Çelebinin babası, bir sohbette Bayram Paşaya: "İstanbul şehri 9 defa harap, 9 defa âbâd olmuştur, fakat zamanındaki gibi olmamıştır" dedikten sonra, surların harabiyetini dost ve düşmanın ayıpladığını da ilâve etmişti.

Bu acı tenkit, Bayram Paşayı harekete getirmiş. Dördüncü Murad, Revan seferinden dönünceye kadar bir sene içinde İstanbul surlarını tamir ettirmişti. İstanbul surları tarihinde Boynueğri Mehmet Paşanın, gülünç olduğu kadar hazin bir anekdotu vardır. Devletin en kritik bir anında, heran bir düşman istilâsı beklenirken Paşa, askerî tedbir alacağı yerde, düşman gelirse şehir heybetli ve kuvvetli görünsün diye surları baştanbaşa boyatmıştı.

Surların muazzam tarihinde, kabul etmemiz lâzımdır ki, en mes'ut devreye bugün şahit oluyoruz. Tarih bunu şükranla anacak, gelecek nesiller minnetle karşılıyacaktır. Topkapı ve Edirnekapıda yapılan restorasyon, diyebiliriz ki, dünyanın bu çok mühim âbidelerini, ayni zamanda Türk zaferinin ve bizzat Fatih'in mücessem heykeli olarak ebediyete intikal ettirecektir.

Evet, surlar ayni zamanda Bizansı yere seren ve yeni bir Çağ kapısı açan Fatih'in ve bu şehri Türklüğe mal etmek için can verenlerin ebedî birer âbidesidir. Fetih günü bu kapıların önünde sel gibi kan akmış, İmparatoru ile birlikte Bizans orada can vermişti.. O ne kıyamet günü idi ki, yıkılan surların saçtığı dehşetin görünüşü ile müdafiler biribirlerini çiğnemişler, son İmparatorlarını da ayakları ile ezerek cesetlerini ona toprak yapmışlardır.

Son devirlerin ihmali, surları hakikaten yürekler acısı hale getirmişti. Halbuki Türk Milleti Fetih gününün şanlı ve şerefli hatırasını bu surlarla yaşatmayı bir gelenek haline koymuştu. Eyüp'te kılıç kuşanan hükümdarlar sur kapısından girerek Fatih ve Yavuz'un türbelerini ziyaret ettikten sonra saraya dönerlerdi. Her arife gününün akşamı ulema, şeyhler ve civar halk, sur kapısından çıkar, Fatih'in harb sahasına giderek ruhuna fatiha okurlardı.

Bu tarihî hakikatler karşısında diyebiliriz ki, bu surlar artık Bizans surları değildir. (Bizans suru) sadece bir isimden ibaret kalmıştır. Bu surlar, onu yaşatan biz türklerin gururla muhafaza edeceğimiz birer Türk âbidesidir.

Bayram Paşa tamirleri münasebetiyle hâkedilen kitabenin bir mısraını tekrar edelim:

Zemin durdukça dursun bina-i asûman âsâ

Bugünkü tamir ve şahane kapılar, zemin durdukça duracaktır.

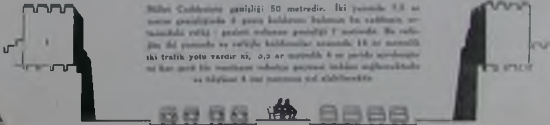


Edirne - İstanbul Devlet Yolunun İstanbula giriş kapısı ve aynı zamanda 50 metre genişliğindeki Millet Caddesinin başlangıç noktası olan Topkapı surları bölümünde restore edilen burçlar, Avru- [illegible] ribi şehrimizin en müessir intibalarını verebilecek hüviyettedir. Resmimiz, Millet Caddesi başlangıcında beton makinesini 25 santim kalınlığında beton dökerken gösteriyor

MİLLET CADDESİ

İki burcun arasında 50 metre genişliğindeki bu yoldan İstanbul'a giriş muhteşemdir.

LONDRA asfaltı, Topkapı'da iki muhteşem burcun arasından 50 metre genişlikte şehre tam bir ihtişamla girer. Bu iki burç ve onun arkasındaki surlar, o zamanki mehabetlerini bütün manasiyle canlandırılacak şekilde restore edilmiştir. İstanbul'un fethi tarihini tetkik edenler bilirler ki, Fatih Sultan Mehmet karargâhını



Millet Caddesinin genişliği 50 metredir. İki [illegible] iki trafik yolu vardır ki, 3,5 ar [illegible]



İstanbul - Edirne Devlet Yolunun şehre giriş ve Millet Caddesinin başlayış noktası olan Topkapı sur bölgesinde restore edilen kuleler ve hummalı faaliyetten tipik bir sahne.



İstanbul - Edirne Devlet Yolunun toprak tesviyesi ameliyesinde çalışan bir Grayder makinesinin muazzam itiş kuvvetiyle toprak yığınlarını bir yandan bir yana savuruşu.



büyük topları, eski ismi Sen Romen olan surları dövmeye başlamıştı. Fatih topçularının attıkları güllelerden bazıları halâ Topkapı surlarının karşısında kurmuş, ve ilk defa, kapı'nın iç tarafındaki surların üzerlerindedir.

Bundan 500 küsur sene evvel Fatih'in askerleri bu kapıdan girmişti, şimdi de medeni bir anlayış girmektedir. Bir birine geçmiş evler, eski viran mahalleler, hep birden tarihe karışmıştır. Medeniyetin kudreti bu zahife evleri ortadan kaldırmış, onun yerine muazzam bir yol açmıştır. Bu yol şimdi dümdüz Aksaray'a kadar uzanmaktadır. Öyle ki eğer Topkapı'da bu iki burcun arasında durup da bakarsanız, gözünüzün alabildiğine uzaklıktaki insanları görürsünüz. Vakıa bu yol açılırken hayli zorluklar olmuştur. Meselâ bu semtlerde oturanlar nakil vasıtası bakımından sıkıntılar çekmişlerdir. Ama şimdi beton bir yol, nesillerden nesillere intikal edecek bir yol, bütün haşmetiyle trafiğe açıldıktan sonra çekilenler unutulmuştur. Dev makineler, turkpooller, keçi ayakları, beton dökme makinesi, asfalt makinesi geceli gündüzlü çalışmış ve bu yol rekor denilecek bir müddet içinde bitirilmiştir.



[illegible] her safhasiyle yakından [illegible] direktiflerin tatbikatını bizzat [illegible] Başvekil Adnan Menderes, bir yol [illegible]

Millet Caddesi [illegible]



Millet Caddesinin Aksaray'dan [illegible]

Millet Caddesi [illegible]



Bu yolların bu kadar geniş açılmasına sebeb nedir? Daha dar yapılsaydı olmaz mıydı? diye düşünenler bulunabilir. Ama şimdiye kadar hep öyle düşünüldüğü, her şey oluruna bağlandığı için İstanbul bu hale gelmiştir. Halbuki insanlar gelip geçerler, ama şehirler ebedidir. Evvelce geniş zannedilen yollar birkaç sene sonra bize dar geliyor. Fayton ve pireçol araba devrinde değiliz, şehirlerarası trafiği bile kamyonlar, otomobiller aldı. Topkapı, İstanbul'un batıya, Avrupaya açılan kapısıdır. İstanbuldan Avrupanın her köşesine yollar buradan bağlanır.

İstanbul gibi büyük ve güzel bir şehrin hal ve istikbalini dar yollar içine hapsetmeye kimin hakkı vardır? Onun için ölçülerimiz elbette dünün ölçüleri değildir. Gelişen ve kalkınan hudutlarından degil, içinden büyüyen Türkiyenin ölçüleridir. Bu yeni caddeye Millet caddesi diyoruz. Elbette bu cadde, bu büyük milletin şanına



Aksaray - Haseki yolunun Millet Caddesine geçit veren kısmının [illegible] ve bu bölgede istimlâk edilen evler (Beyaz çizgiler içinde) yol faaliyetine başlanmadan önce bu görünüşteydi

lâyik bir şekilde olmalıdır. Şimdi İstanbula Millet Caddesinden girenler tam manasiyle İstanbulun heybetiyle karşılaşmaktadırlar.

Millet caddesinde, her biri 14 er metrelik geliş gidiş yollarında dörder şerit vardır. Beher şerit, saatte 1000 vasıta taşıyacaktır. Yol öyle hesap edilmiştir. Tenha saatlerden gece saatleri de hesap edilerek bu yoldan günde seksen bin vasıtanın geçebileceği düşünülmüştür.

İstanbul dünkü İstanbul değildir. Yarın daha kalabalıklaşacaktır. Yakın bir İstikbalde birkaç milyonu aşacaktır. Bırakalım Amerikayı, fakat şimdi medeni Avrupa şehirlerinde her on kişiye bir vasıta isabet ediyor.

İstanbul iki milyonluk bir şehir olsa ve her yirmi kişiye bir vasıta isabet etse, işte yüz bin vasıta . . . . bu tempo ile çalışma bizi bu neticelere götürüyor.

Yolun yaya kaldırımları yedişer buçuk metredir.

Yolun inşa tarzına gelince:

Elli metre genişliğindeki bu yol üzerinde trafiği zorluğa uğratan kavisler kaldırılmış ve Aksaraya kadar dökülen parkelerin altından toprak tesviyesi yapılarak stabilize malzemenin üstüne 25 santimetre kalınlığında bir beton tabakası dökülmüş, bunun da üzeri asfaltlanmıştır.

Dünyadaki en modern yol sistemine uygun olarak inşa edilen Millet caddesi yeraltı tesisleri de dahil olmak üzere 3 ay gibi kısa bir zamanda ikmal dilerek İstanbula kazandırılmıştır.

Turistik bir mahalle haline getirilerek İstanbulun görülmeye değer yerlerinden biri hüviyetini alacak olan Sulukule, birtakım [illegible] olmaktan kurtulacaktır. Resmi- [illegible]





Bayrampaşa'da inşa edilecek 100.000 kişilik stadın [illegible] sahaya yapılmış temsili resmi

100.000 Kişilik Stadyum

İSTANBUL şehri sporseverlerinin büyük memnuniyetini mucip olan 100.000 kişilik stadyumun Bayrampaşada yapılmasına karar verilmiştir. Edirnekapı ile Topkapı arasında, surlardan bir kilometre mesafede Bayrampaşa mevkiinde yapılacak bu muazzam stadyomun proje müsabakası Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğünce ilân olunmuştur. Yakında proje müsabakası neticelenecek ve Bayrampaşa stadyomunun inşasına geçilecektir. Yapılacak olan yüz bin kişilik stadyum ile beraber burada bir spor sitesi de kurulacaktır. Büyük stadyumdan başka, antrenman sahaları, spor salonları, kamp yerleri ve Olimpiyatlar için lüzumlu tesisler de yer alacaktır. Ayrıca binlerce motorlu vasıtayı alacak oto parklar yapılacaktır. Edirnekapı ile Topkapı arasından geçen Vatan Caddesi surlardan çıktıktan sonra sur dışındaki yolu keserek Bayrampaşaya kadar beton asfalt olarak uzanacaktır. Yol kavşağında yonca yaprağı denen geçitler yapılacaktır. Stadyumdan çıkan on binlerce kişi, Vatan Caddesinden, Millet Caddesinden, Edirnekapı yolundan, Florya ve Haliç sahil yollariyle üçüncü Haliç köprüsünden muhtelif vasıtalarla şehre dağılabilecektir. Böylece, bugün yirmi bin kişinin dağılmasiyle Dolmabahçede husule gelen trafik güçlüğü olmıyacaktır. İstanbul'un imar hamlesi içinde yapılacak olan yüz bin kişilik stadyum yıllardan beri sporseverlerin hasretini çektiği modern bir tesis olacaktır. Stadyumun yeri 162.410.25 metrekare olup komisyonun takdir ettiği bedele göre tutarı 6.199.950 liraya baliğ olmaktadır.

Bayrampaşa'da yapılacak olan 100.000 kişilik büyük stadyum İstanbulda spor hayatına yeni bir hız getirecektir. Resmimiz o sahada yıkık sur duvarlarının temizlenmesinden bir anı göstermektedir



Topkapı ile Edirnekapı arasında Bayrampaşa vâdisinden düz bir hat halinde [illegible] Vatan Caddesi, şehri 100.000 kişilik stada bağlıyacaktır ve 50 metre enliyle Türkiyenin en geniş caddesi olacaktır.

Vatan Caddesi

VATAN caddesi Topkapı ile Edirnekapı arasında Bayrampaşa namiyle anılan vâdiden tamamile düz bir hat halinde ve çok tatlı bir meyille surlardan Aksaray'a doğru uzanmaktadır.

Sur dışında Bayrampaşa mevkiinde 100 bin kişilik şehir stadyumu inşa olunacak ve bu yeni muazzam yol stadı şehir içine bağlıyacaktır. Halen sur duvarlarında yol genişliğinde bir geçit açılmış ve geçit başları Topkapıda olduğu gibi, eski şekillerinde restore edilmiştir.

Vatan caddesi bugüne kadar memleketimizde yapılmış yolların en genişidir. Ayni zamanda en modern yol tekniği esaslarına göre inşa edilmiştir. Yolun 14 m. geliş, 14 m. gidiş ve iki trafik kısmı vardır. Bir otomobil şimdi 3,5 m. olduğuna göre, yoldan dört vasıta yan yana gidebilecek, dört vasıta gelebilecektir. Yolun ortasında 12 metrelik yeşillikli refüjü vardır. Yolun trotuarları iki sıra ağaçlıklı ve onar metre genişliktedir.

Beton asfalt olarak inşa edilmekte olan Vatan caddesi Valide camii ve Muradpaşa camii arasından Aksaray meydanına ulaşmaktadır. Halen surdan itibaren Sofular mevkiini geçmiş olan yolun tamamı kısa bir zamanda yani bu mevsim içinde trafiğe açılmış olacaktır. Vatan caddesiyle İstanbul, dünyanın en modern yollarından birini kazanmaktadır.

Ayrıca Vatan caddesinin her iki tarafında büyük blok binalar, resmî ve hususî sektöre ait siteler vücuda getirilerek bu güzel yol daha da kıymetlendirilecektir.

Bu yolun harikulâde bir manzarası vardır. Bu tarafta Mihrimah camii'nin o şaheser silueti, ortada Hırkai Şerif, daha ilerde Fatih. Karşıda Muradpaşa camii ve Valde camii ve uzaklarda mavi deniz.



Bayrampaşa hizasından başlıyarak [illegible] Camii ile Valde Camii arasından Aksaray meydanına inmekte olan Vatan Caddesi, İstanbulun ve dünyanın en modern caddelerinden biridir. [illegible] caddenin kaldıracağı trafik yükü muazzam olacak şekilde hesaplanmıştır

60 metre genişliğindeki Vatan Caddesinin 25 santim kalınlığındaki beton tabakası üzerine asfalt dökülmesi işi hızla ilerilemekte ve böylece Türkiyenin en geniş ilk caddesinin süratle bitirilmesine çalışılmaktadır



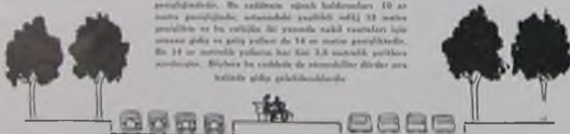
İstanbulun imarı faaliyetinde kullanılar dev gücündeki makinalar, Türk tekniayen ve işçisinin bilgi ve gayretinin harikulâde bir başarısı olarak rekor hızıyle vazifelerini tamamlamakta, yollara muvazi olarak kanal işlerini de ihmal etmemektedirler





Vatan Caddesinin Çukurbostan'dan geçen kısmını belirten bu fotoğraf, hemen hemen bir futbol sahası kadar geniş olan bu, İstanbulun en geniş caddesinin sağlam ve mükemmel inşa tarzını belirtiyor

İstanbulun hızla tamamlanmakta olan büyük caddeleri, gittikçe büyümekte olan tarihi şehrin uzun bir zaman, belki de bir asır sonrasına kadarki trafik ihtiyacı düşünülerek plânlaştırılmıştır. Yukarıda, İstanbulun ve Türkiyenin en geniş caddesi, 60 metre enindeki Vatan Caddesinin bir alan heybetiyle kapladığı saha görülüyor



Türkiyenin en geniş caddesi olan Vatan Caddesi 60 metre genişliğindedir. Bu caddenin [illegible] kaldırımları 10 ar metre genişliğinde; ortasındaki yeşillikli refüj 12 metre genişlikte ve bu refüjün iki yanında nakil vasıtaları için [illegible] gidiş ve geliş yolları da 14 er metre genişliktedir. Bu 14 er metrelik yollarda her biri 3.5 metrelik şeritlere ayrılmıştır. Böylece bu caddede de otomobiller dörder sıra halinde gidip gelebileceklerdir



İstanbulun en büyük caddeleri olan Vatan, Millet, Ordu, Cerrahpaşa ve Yenikapı Caddeleriyle Atatürk Bulvarının kavşak yeri olan Aksaray meydanı trafik yükü bakımından Aksaray semtinde mühim bir vazife görecektir. Resmimiz meydanın yapılmasından bir anı tesbit ediyor

Aksaray Meydanı

İSTANBUL cihetinde yapılan geniş bulvarlar'ın hemen hemen hepsi Aksaray meydanına çıkmaktadır. Aksarayın, bütün yolların trafik yükünü kaldırması ve diğer yollara aktarması için tanzimi ehemmiyetle ele alınmış, postahanenin bulunduğu ada, parkın yanındaki ve karşısındaki ada ile Aksaray karakolundan Hasekiye uzanan kısım tamamiyle istimlâk edilmiştir.

Altmış metre genişlikteki Vatan caddesi, Muratpaşa camii ile Valide camii arasından, Topkapıdan gelen elli metre genişlikteki Millet caddesi eski karakolun bulunduğu kısımdan, Atatürk Bulvarı, Valide camii önünden, Florya sahil yolu Yenikapıdan Aksaray meydanına ulaşmaktadır. Yedikule yolu ile yeni açılacak olan Cerrahpaşa caddeleri de Aksaray meydanına varmaktadır.

Aksaray'a çıkan geniş yollar nazarı dikkate alınarak buranın tanzimi cihetine gidilmiştir. Evvelâ Vatan, Millet ve Ordu caddelerinin yol kotları ile Beyazıt meydanının yüksekliği göz önünde tutularak Aksaray meydanı bir metre kadar yükseltilmiştir.

Aksaray meydanının dört tarafına yeşil şeritler çekilecek ve motorlu vasıtalar bu şeritler arkasından geçeceklerdir. Böylece meydanın orta kısmı trafik yükünden kurtarılacak, keşmekeşlik önlenecektir.

Aksaraydan Yenikapıya uzanan yol da meydan gibi kısmen yükseltilmiştir. Buradaki çift refüj kaldırılmış, yol genişletilmiştir. Bu yol, Yenikapıda demiryolu altından bir gezi parkına ve Florya - Sirkeci sahil yoluna çıkacaktır. Yenikapıdaki park sayesinde Aksaray ve civar halkı denizden ve bahçeden istifade etmek imkânını bulacaktır.

Yenikapıda yolu kapıyan eski binalar istimlâk edilmiştir. Sahildeki gecekondular, odun depoları kaldırılmıştır. Eski kördüğüm yani Yenikapı, İstanbulun dört bir tarafına açılmış bulunmaktadır. Yalnız Yenikapıda 109 bina ve arsa istimlâk edilmiş, bunun için beş milyon 81.062 lira istimlâk bedeli ödenmiştir. Aksaray meydanı buna dahil değildir. Burada da 54 bina istimlâk edilmiş ve mülk sahiplerine altı milyon 272 bin lira para ödenmiştir.

İstanbul Bölgesi Yolları

Belediye tarafından yapılan ve yapılmakta olan işler

	1 Ekim 1957 ye kadar yapılan işler	Sene sonuna kadar yapılacak olan işler
Toprak Hafriyatı		
Vatan Caddesi	203 000 M.	140 000.— M.
Millet »	138 000 »	60 000.— »
Florya Yolları	11 000 »	5 000.— »
Yeşilköy Yolları ve Sahil Yolu	174 000 »	110 000.— »
Taşhtarla Yolları	9 000 »	10 000.— »
Kazlıçeşme - Zeytinburnu Yolları	1 500 »	8 000.— »
Fatih Yolları	10 000 »	6 000.— »
Şehremini Yolları	78 000 »	20 000.— »
Kırmataş Stabilize		
Vatan Caddesi	7 031 M.	5 000.— M.
Millet ve Ordu Caddesi	15 500 »	4 000.— »
Yeşilköy Yolları	3 100 »	1 000.— »
Beton		
Vatan Caddesi	48 800 M.	27 000.— M.
Millet ve Ordu Caddesi	83 200 »	20 000.— »
Şehremini Yolları	19 700 »	5 000.— »
Asfalt		
Vatan Caddesi	21 360 M.	50 000.— M.
Millet ve Ordu Caddesi	27 444 »	70 000.— »
Şehremini Yolları	28 415 »	6 000.— »
Kazlıçeşme - Zeytinburnu Yolları	47 300 »	20 000.— »
Kanal		
Vatan Caddesi	7 400 MT.	1 600.— MT.
Millet »	800 »	400.— »
Şehremini Yolları	4 150 »	2 000.— »
Fatih Yolları	2 670 »	1 200.— »
Bordür		
Vatan Caddesi	2 200 MT.	4 900.— MT.
Millet Caddesi	6 150 »	8 000.— »
Şehremini Yolları	5 750 »	2 250.— »
Florya Yolları	2 750 »	600.— »
Fatih Yolları	3 100 »	4 700.— »
Yeşilköy Yolları	5 480 »	4 240.— »

İstanbul Belediyesi şehre yol, kanal, rıhtım ve köprü yapmak için

1923 — 1949 26 Yılda

1950 — 1957 7 Yılda





7 Yılda sarfedilen para, 26 yıldakinin **4,5** Misli

Vatan ve Millet Caddelerini ve Fevzipaşa Caddesini [illegible] bağlıyan ara yollar, 25 er metre genişlikte, [illegible] şekilde [illegible] geniş caddelerdir. [illegible] asfalt [illegible] bu yollardan bir resmi burada görüyoruz.

Ara yollar da genişletiliyor düzeltiliyor, asfaltlanıyor

Yalnız İstanbul cihetinde belediyenin 1957 yılında yaptırdığı yollar 47.267 metreyi buluyor. Adedi ise 122 dir.

İSTANBUL'DA yapılan 50 - 60 metre genişlikteki beton asfalt yollar yanında ara caddeler ve sokaklar da ehemmiyetle ele alınmıştır. İstanbul cihetinde Millet ve Vatan caddeleri ikmâl olunurken Fatih bölgesinin ve civar yollarının yeniden inşasına da girişilmiştir. Bahsedeceğimiz ara caddeler ve sokakların genişlikleri 9 metre ile 30 metre arasında değişmektedir. İnşa tarzlarına gelince, bazı yollar asfalt, bazı yollar beton asfalt, bazı yollar da parke olarak yapılmaktadır. İstanbul yakasında Fatih, Eminönü, Eyüp, Bakırköy ve Zeytinburnu kazaları dahilinde cem'an 300.000 metrekare beton asfalt kaplama, 300.000 metrekare püskürtme asfalt, 20.000 metrekare yeni taş-

Millet Caddesi'yle [illegible] Vatan Caddesini [illegible] bağlıyan [illegible] Caddesi, 25 metre genişlikte asfalt bir ara yoldur. Resimde bu caddeden bir görünüş [illegible]





la normal kaldırım, 24,000 metre yeni taşla parke kaldırım, 40.000 metrekare yeni taşla mozayık parke kaldırım inşa edilmektedir. Ayrıca 200.000 metre beton bordür ve 8.000 metre granit bordür de yapılmaktadır. Bundan başka yol inşaatı ile birlikte kanal inşaatı da ilerlemektedir. Yalnız İstanbulda Belediye tarafından ihale edilen yolların ihale tutarı 1957 yılı içersinde 35 milyon lirayı geçmiştir. Fatih bölgesinde bu miktar 20 milyondur. Yeniden bu yıl içersinde bazı yollar daha ihale olunmuş ve bu miktar biraz daha yükselmiştir.

Yolların uzunluğuna gelince, yine yalnız Belediye tarafından 1957 yılında yaptırılan yollar 47.269 metreyi bulmatadır. Adedi ise 122 dir.

İstanbul cihetinde büyük ana caddeler ortaya çıkarken yapılan ara yollar ile bu mıntakadaki yol şebekesi ve trafik halledilmiş olacaktır. Halen yukarıda bahsettiğimiz yolların büyük bir kısmı ikmâl olunmuştur. Uzun yıllar tamamen kendi kaderlerine terkedilmiş olan bu mıntaka girişilen imar hareketleriyle yeni çehresini kazanmaktadır. Uzun etüdler neticesinde ve cesaretle girişilen büyük çaptaki yol inşaatı kısa zamanda semeresini vermiş bulunmaktadır. Daha dün bir harabe halinde bulunan şehrin bir kısmı şimdiden açılmış ve ferahlamıştır. Yapılmakta olan ve yapılacak yollarla İstanbul ciheti mamur bir hale gelecektir.

Ele alınan ara yollar üzerinde biraz duralım:

Millet ve Vatan caddeleri ortaya çıkarken bir taraftan da o caddeleri birbirine bağlıyacak yollar da süratle yapılmaktadır. Bu cümleden olarak, Yedikule - Topkapı - Edirnekapı yolu 30 metre genişliğinde sur dışından geçmek üzere inşa edilmekte ve yol Marmara sahilindeki Florya yolundan başlayıp Edirnekapıdan Haliç'e inmektedir.

Topkapı meydanından çıkan ve surlara muvazi giden bir yol da Vatan caddesine, oradan da Mihrimah camii altından Edirnekapı meydanına uzanmaktadır.

Millet caddesi üzerinde Çapada başlıyan Kızılelma yolu 20 metre genişlikte Samatyaya inmektedir. Bu yolun Çapadaki bitim noktası karşısında başlıyan ve devamını teşkil eden Oğuzhan caddesi, Vatan caddesine kadar uzanmaktadır. Vatan caddesinden itibaren aynı yol Akdeniz caddesi olarak Fatih camii karşısına çıkmakta ve Fatih camii yanından Haliç'e inmektedir.

Yukarıda bahsettiğimiz geniş ara yollar civarında 25 metre cepheli, ayrık nizamda, bahçeli blok apartmanlar inşa edilecektir. Alt katlarında mağazalar bulunacak olan bu apartmanlar mesken fiyatlarında nâzım rol oynıyacaktır.

Yedikule - Aksaray yoluna gelince, surlardan başlıyan ve Samatyadan geçen yol Aksaray'a kadar 30 metre genişlikte uzanacaktır.

Cerrahpaşa caddesi ise 25 metre genişlikte Kocamustafapaşaya varacaktır. Tarihi kıymeti olan Kocamustafapaşa camiini ve meydanını çevreliyen bir yol, Şehreminînde Gureba hastanesi önüne çıkacaktır.

Vatan, Millet ve Edirnekapı (Fevzipaşa) caddelerini birbirine bağlıyan bu yollar üzerinde otobüs, troleybüs işletilecek ve şehrin her köşesine ring seferleri yapılacaktır.

İstanbul cihetinde 1957 yılı içerisinde ihale edilen ve büyük kısmı bitirilen ve sene sonuna kadar tamamlanacak yolların listesi ayrı bir kısımda gösterilmiştir.

Bu sene yapılan ve bitirilecek yollar

İstanbul cihetinde 1957 yılı içerisinde ihale edilen, büyük bir kısmı bitirilen ve sene sonuna kadar tamamlanacak olan yollar

Fatih Bölgesi

Topkapı — Beyazıt Cad: Beton asfalt, genişliği 50 - 30, uzunluğu 4250 metre.

Akdeniz Cad: Mozayik asfalt, genişliği 20 metre, uzunluğu 750 metre.

Haliç Cad: Mozayik asfalt, genişliği 20 metre, uzunluğu 1000 metre.

Balipaşa Cad: Asfalt, genişliği 15 metre, uzunluğu 525 metre.

Halıcılar Cad: Mozayik asfalt, genişliği 15 metre, uzunluğu 500 metre.

Nevşehirli İbrahimpaşa Cad: Parke, genişliği 15 metre, uzunluğu 250 metre.

İkiz Kardeşler Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 90 metre.

Yaran Sokak: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 160 metre.

Vatandaş sokağı: Beton, genişliği 9 metre, uzunluğu 150 metre.

Sarı Nasuh Sok: Beton, genişliği 9 metre, uzunluğu 400 metre.

Hüsrevpaşa Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 350 metre.

Battal Gazi Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 350 metre.

Şemsettin Sami Sokağı: Asfalt, genişliği 9 metre, uzunluğu 350 metre.

Yedi Emirler Sokağı: Beton, genişliği 9 metre, uzunluğu 250 metre.

Hafız Paşa Sokağı: Beton, genişliği 9 metre, uzunluğu 110 metre.

Yeşil Sarıklı Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 220 metre.

Şebnem Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 220 metre.

Gelenbevi Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 200 metre.

Hattat Nazif Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 300 metre.

İhtiyar Hasanpaşa Sokağı: Beton, genişliği 9 metre, uzunluğu 150 metre.

İhtiyatlı Sokağı: Beton, genişliği 9 metre uzunluğu 150 metre.

Ders Vekili Sokağı: Beton, genişliği 9 metre; uzunluğu 250 metre.

Hattat İzzet Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 280 metre.

Yusuf Ziyapaşa Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 250 metre.

Fener Bölgesi

Haydar İmareti Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 120 metre.

Müftü Hamamı Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 400 metre.

Âşıkpaşa Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunuluğu 200 metre.

Kıvrım Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 130 metre.

Şair Nabi Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 290 metre.

Karagümrük Bölgesi

Kariye Bostan Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 60 metre.

Şeyh Eyüp Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 100 metre.

Koruyucu Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 160 metre.

Lökümcüler Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 100 metre.

Açıkbaş Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 50 metre.

Faizci Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 200 metre,

Kasap Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 80 metre.

Zenbilli Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 260 metre.

Türkistan Sokağı: Parke, genişliği 9 metre, uzunluğu 400 metre.

ŞEHREMİNİ BÖLGESİ

Vatan Cad: Beton, genişliği 60, uzunluğu 2500 M.
Gureba Hastanesi Cad: Asfalt, genişliği 20, uzunluğu 700 M.
Hekimoğlu Alipaşa Cad: Asfalt, genişliği 20, uzunluğu 1250 M.
Molla Gürani Cad: Asfalt, genişliği 20, uzunluğu 360 M.
Başvekil Cad: Asfalt, genişliği 20, uzunluğu 350 M.
Kızıl Elma Cad: Asfalt, genişliği 20, uzunluğu 550 M.
Kızıl Elma Mozaik Cad: Mozaik, genişliği 20, uzunluğu 70 M.
Oğuzhan Cad: Asfalt, genişliği 20, uzunluğu 700 M.
Oğuzhan Cad: Mozaik, genişliği 20, uzunluğu 780 M.
Altı Mermer Cad: Asfalt, genişliği 15, uzunluğu 280 M.
Vezir Cad: Beton, genişliği 15, uzunluğu 300 M.
Cevdet Paşa Cad: Parke, genişliği 15, uzunluğu 250 M.
Ahme. Vefik Paşa Cad: Asfalt, genişliği 15, uzunluğu 600 M.
Lûtuf Paşa Sokağı: Parke, genişliği 12, uzunluğu 360 M.
Özbek Süleyman Cad: Asfalt mozaik parke, genişliği 15, uzunluğu 320 M.
Yirmisekiz Çelebi Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 210 M.
Fındıklı Zade Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 150 M.
Dedepaşa Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 350 M.
Kâtip Atıl Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 250 M.
Softa Sinan Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 280 M.
Türkçü Hamdullah Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Münül Paşa Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 460 M.
Velet Çelebi Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 150 M.
Kaşgari Mahmut Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 150 M.
Ahmet Hikmet Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 260 M.
Necip Asım Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 250 M.
Derviş Paşa Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 250 M.
Köprülü Mehmet Paşa Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 265 M.
Gaspralı İsmail Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Ömer Seyfettin Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 180 M.
Şair M. Emin Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Şair M. Akif Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 100 M.
Hatip Naci Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 350 M.
Kara Keçili Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 210 M.
Karakoyunlu Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 229 M.
Akkoyunlu Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 230 M.
Başıbozuk Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 180 M.
Çağanak Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 70 M.
Tevfik Fikret Sokağı: Mozaik - Parke, genişliği 9, uzunluğu 400 M.

SAMATYA BÖLGESİ

Manastırlı Rıfat Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Abdullah Çavuş Sokağı: Parke, genişliği [illegible], uzunluğu [illegible] M.
Azım Bey Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 140 M.
Pamukçu Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 400 M.
Demirci Osman Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 400 M.
Balıkçı Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 265 M.
Berber Şerif Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 220 M.
Pulcu Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 400 M.

EMİNÖNÜ BÖLGESİ

Hemşehri Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Hemşire Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 150 M.
İsmail Safa Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Asya Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 250 M.
Molla Taşı Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 300 M.
Asker Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 300 M.
Kızıl Taş Sokağı: Parke, genişliği 9, uzunluğu 160 M.
Küçük Ayasofya Cad: Asfalt, genişliği 20, uzunluğu 320 M.

YEŞİLKÖY BÖLGESİ

Baharistan Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 450 M.
İrfaniye Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 400 M.
Gazi Evranos Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Serbesti Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 600 M.
Feruzabat Arslan Arası Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 150 M.
Arslan Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 600 M.
Menekşe Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 500 M.
Yeni Yol Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 400 M.
Yeni Yol Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Sahil Yolu Cad: Asfalt, genişliği 35, uzunluğu 1300 M.

BAHÇELİEVLER BÖLGESİ

İzzettin Çalışlar Cad: Asfalt, genişliği 15, uzunluğu 800 M.
Orhan Gazi Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 450 M.
Ihlamurlu Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 100 M.
Neyyire Neyir Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 150 M.

FLORYA ŞENLİKKÖY BÖLGESİ

Hamam Yolu - Demiryolu arası Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu [illegible] M.
Florya İstasyon (Çekmece tarafı): Asfalt, genişliği 15, uzunluğu 400 M.
Harman Yolu, İstasyon Yolu Arası: Asfalt, genişliği 12, uzunluğu 400 M.

BAKIRKÖY BÖLGESİ

Fazıl Paşa Yolu Devamı Sokağı: [illegible] genişliği 9, uzunluğu 100 M.
Zuhurat Baban No: 1 Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 250 M.
Zuhurat Baban No: 4 Sokağı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 200 M.
Tayyareci Hayrettini İncirliye bağlıyan yolı: Asfalt, genişliği 9, uzunluğu 150 M.

ZEYTİNBURNU BÖLGESİ

[illegible] Sokak: Parke, genişliği 12, uzunluğu 250 M.
29. Sokak: Parke, genişliği 12, uzunluğu 300 M.
37. Sokak: Parke, genişliği 12, uzunluğu 350 M.
26. Sokak: Parke, genişliği 9, uzunluğu 230 M.
25. Sokak: Parke, genişliği 9, uzunluğu 100 M.

RAMİ BÖLGESİ

Ata Yolu [illegible]: [illegible], genişliği 12, uzunluğu [illegible]50 M.
Kızıl Çam [illegible]: Sathı kaplama, genişliği 9, uzunluğu 60 [illegible]

TAŞLITARLA BÖLGESİ

Ordu [illegible]: toprak Sathi kaplama, genişliği 12, uzunluğu 1380 M.
Bağlarbaşı Sokağı: Beton, genişliği 9, uzunluğu 500 M.
[illegible] Cad: [illegible] kaplama, genişliği 12, uzunluğu 1000 M.
7. Sokak: Beton, genişliği 9, uzunluğu 325 M.
20. Sokak: Sathi kaplama, genişliği 9, uzunluğu 310 M.
8. Sokak: Beton, genişliği 9, uzunluğu 400 M.
28. Sokak: Beton, genişliği 9, uzunluğu 320 M.
Gümüşsuyu Cad: Beton, genişliği 9, uzunluğu 90 M.
16. Sokak: Sathi kaplama, genişliği 9, uzunluğu 160 M.
Mezarlık Sokağı: Sathi kaplama, genişliği 9, uzunluğu 350 M.
2[illegible] Sokak: [illegible] kaplama, genişliği [illegible] uzunluğu 125 M.
20. A Sokak: Sathi kaplama, genişliği 9, uzunluğu 100 M.

★

[illegible]

★

ORDU Caddesi'ne giriş



[illegible]



Ordu Caddesinin açılması, haricinin ve ikmali bittikten sonra derhal beton döküm makineleri faaliyete geçerek caddenin 25 metre kalınlığındaki beton tabanını dökmüşler, bundan sonra da asfalt makineleri faaliyete geçmişlerdir. Resimde bu safhadan bir an tesbit ediyor

Beyazıttan Aksaraya kadar 35 metre genişliğindeki Ordu Caddesinin açılması için, [illegible]

Arkasında [illegible]

30 metre genişliğindeki Ordu Caddesinin Lâleliden [illegible] desine doğru uzanmaktadır. [illegible] perspektivini burada görüyoruz [illegible]

Lâleliden Beyazıda [illegible] Ordu Caddesinin [illegible]

ORDU Caddesi

AKSARAY'DAN Lâleli tarikiyle Beyazıt'a çıkan Ordu caddesi, İstanbul cihetinde yapılan geniş caddeler ve Aksaray meydanı yeni yol kotlarına göre tanzim olunmuştur. Beyazıt meydanının üç buçuk metre indirilmesi, Aksaray meydanının bir metre yükseltilmesiyle Ordu caddesinde bazı hafriyat ve imlâ yapmak lüzumu hâsıl olmuş, mozayik parke yol sökülerek yerine şimdi gördüğümüz 30 metre genişlikteki beton asfalt yol inşa edilmiştir. Aksaraydan itibaren tatlı bir meyille Beyazıt'a ulaşan Ordu caddesi, Lâleli camii, Üniversite ve yıktırılmakta olan Simkeşhane önünden uzanarak aynı seviyedeki Yeniçeriler caddesine varmaktadır.

Ordu caddesine bağlanan yollar da yeni yol kotuna göre, ıslah edilmekte, tratuvarlar da yeniden yapılmaktadır. Ordu caddesinin Aksaray kısmındaki meydana katılacak adanın istimlâkini müteakıp hem meydan büyüyecek ve hem de yolün bu kısmı 30 metre genişliğe kavuşacaktır.



BEYAZIT MEYDANI

TARİHÎ eserlerimizden biri olan Beyazıt camii, Üniversite, Belediye Kütüphanesi ve Kapalı Çarşı'nın çevrelediği Beyazıt meydanının tanzimi sona ermek üzeredir.

Burada gözönünde bulundurulan esas Beyazıt Camiine ve Beyazıt Külliyesine bir harim kazandırmak ve bu ulvî muhiti asudeliğe kavuşturmaktır.

Aksaraydan gelen ve Millet caddesinin devamı olan Ordu caddesi Beyazıtta Marmara sineması önünde üç buçuk metre indirilmiş. Belediye Kütüphanesine kadar olan kısım ayni seviyeyi almıştır. Bu kısmın indirilmesiyle Ordu caddesiyle Yeniçeriler caddesi ayni seviyeye gelmişlerdir. Burada yapılan hafriyatla, Beyazıt Kütüphanesi yukarıda kaldığı için meydan sathı ile kütüphane arasında kademeli iki set yapılması uygun görülmüştür. Bu setler ağaçlandırılacak, banklar konularak oturulacak bir park haline getirilecektir.



Küçük büyük caddelerin [illegible] olan Beyazıt meydanının şehir trafik damarlarının açıldığı bir merkez [illegible] bu meydan [illegible] esaslı çalışmalara ihtiyaç hissettirmiştir. Meydanın 3,5 metre indirilmesi bu cümledendir. Resmimiz meydandaki hafriyatta çalışan ekskavatörlerden birini gösteriyor.



[illegible] başlangıcında Ordu Caddesinin Beyazıt cephesinde açılan ağzın durumu

Meydanın diğer taraflarına gelince, üç buçuk metrelik indirme göz önüne alınarak, ortadaki büyük havuz kaldırılmış, Üniversiteye doğru tatlı bir meyille açılmıştır. Üniversitenin önü de indirilmiş ve Dişçi Okulu önünden gelen Bakırcılar caddesi kot'una göre tesviye edilmiştir. Üniversiteye merdivenle çıkmak için bu kısım tanzim olunmuştur.

Beyazıt camiinin önü de tamamen temizlenmiş, tesviyesi yapılmıştır. Buradaki eski Küllük kahvesi de yeniden ihya edilecektir.

Beyazıt meydanının tanzimi işinde bu mıntakanın nüfus kesafeti ve Üniversite muhiti oluşu dikkate alınmış, trafik geçitlerinden ziyade yeşil saha, park fikri hâkim olmuştur. Beyazıt meydanı bir trafik merkezi olmaktan ziyade, halkın istifade edeceği yeşil bir meydan haline getirilecektir. Beyazıttan şimdilik bir trafik şeridi geçecektir. Diğer kısımlar ise tamamen halk'a tahsis edilecektir. Bir park manzarası arzedecek olan Beyazıt meydanında yayalar için geçitler yapılacak, buralardan motorlu vasıtalar hiçbir surette istifade etmiyecektir.

Edirnekapıdan gelen Fevzipaşa caddesinin devamı olan Macar Kardeşler caddesi yeni Üniversite binasının Vezneciler cephesinin önünden Elektrik İdaresi binasının yanından Ordu caddesine bağlanacaktır. Böylece Beyazıt meydanı büyük yollarla çevrilmiş olacaktır.

Beyazıt'ın tanzimiyle halkın istifade edebileceği büyük bir meydan daha kazanılmış olmaktadır.

Camiin etrafı şimdi o kudsiyetine, o heybetine ve o ihtişamına lâyık bir hal almaktadır.

Biliyorsunuz; başıboş şehirlerde her camiin yanına dükkânlar sokulur, çünkü cami cemaatin toplandığı yerdir, kalabalıktır. Kâr ve kisip arıyanlar buralara yaklaşırlar. Bir gün bakarsınız derme çatma binalar yükselir, onu görenler başka salaşlar yaparlar. İşte Beyazıt camiinin etrafı da böyle idi. Bu şekilde dükkânlarla, salaşlarla ve hattâ hanlarla kapatılmıştı. Burada yetmiş bina istimlâk edilmiş, Simkeşhane civariyle beraber 10 milyon liraya yaklaşan bir para ödenmiştir. Beyaz Sarayın karşısındaki adada elli bina istimlâk edilmiş, beş milyon lira ödenmiştir. Görülüyor ki, yalnız Beyazıt camiinin bu yapışkan binalardan, bu camiin harimine kasvet veren yerlerden kurtarılması için 15 milyon lira civarında bir para harcanmıştır. Bu para yalnız istimlâk bedelidir. Tamirler dahil değildir.



Beyazıtta [illegible] olan Üniversite sitesinin kuş-bakışı durumunu tasvir eden bu fotoğrafta, genişletilecek [illegible] Ordu Caddesi görülüyor. Burada Beyazıt meydanı da [illegible]



Üniversite sitesinin [illegible] kadar bütün şehrin en büyük merkezlerinden birini teşkil eden Beyazıt meydanının seviyesi 3.5 metre indirilmiş ve meydanı [illegible] ve yapılar da bütün [illegible]





Sirkeci meydanı [illegible] biridir. [illegible] 1950'den sonraki [illegible] bir hayli açılmış olmakla [illegible]

Sirkeci civarı

Ankara caddesinin bittiği noktada Bahçekapı istikametine Dördüncü Vakıf hanı önünden giden 20 metre genişliğinde bir yol, Sirkeciyi Eminönüne bağlıyacaktır. Bugünkü tramvay hattının geçtiği diğer bir yol da, aynı genişlikte Sirkeci'den Gülhane parkı istikametine gidecektir. Sahile kadar genişliyecek olan Sirkeci Gar meydanı trafik kesafetine göre tanzim edilecek, ayrıca Sirkeci sahilinden Eminönü meydanına yeni rıhtım hattına göre tesbit edilen genişlikte bir gezinti ve trafik caddesi inşa edilecektir. Ayrıca, Devlet Demiryolları sahası içinden geçecek geniş bir yol da Florya sahil yoluna bağlanacaktır.



Sirkecide Demirkapıdaki [illegible] yol, iptal edilecek tramvay yolunun bir kısmıdır. Sirkeciden Sultanahmet Camiine doğru uzanacak 50 metre genişliğindeki yol, Sirkeci - Florya yolunu Sultanahmede bağlıyacaktır.

TÜRBE - DİVANYOLU - SULTANAHMET - SİRKECİ YOLU

Türbeden Sultanahmet meydanına inen Divanyolu caddesi, tarihi eserlerin bulunması ve büyük bir trafik yükünü taşımaması sebebiyle 20 m. olarak genişletilecektir. 14 m. lik araba izi ayrılmak suretiyle iki gidiş ve iki geliş sağlanacak ve üçer m. lik kaldırımları olacaktır. Yol bu suretle Sultanahmet meydanına ulaşacaktır.

Halen Sultanahmetten Sirkeciye inen tramvay caddesi iptal edilecek, bunun yerine Sirkecide Demirkapı mevkiinden Sultanahmet camii istikametine doğru ve Topkapı surlarına muvazi olarak 50 m. genişliğinde bir yol, Sirkeci - Florya sahil yolunu Sultanahmet meydanına bağlıyarak Ayasofya önünden geçecek, Cankurtaran mevkiinde tekrar sahil yoluna ulaşacktır. Bu yol, bütün Topkapı Sarayı manzumesini ve Ayasofyayı içine alarak çevrelemiş olacaktır.



Türbenin dahil bulunduğu eski eserler külliyesinin bir parçasını teşkil eden Sultan Mahmut Türbesi, Ankara Caddesine düşen köşesinde geri alınmış ve yeniden mükemmel bir halde yapılmıştır. Resim, buranın son durumunu tesbit ediyor

Beyazıt-Divanyolu Caddesi

AKSARAYDAN geçen Millet caddesinin Ordu caddesi olarak Beyazıt meydanına tatlı bir meyille bağlandığı ve Divanyolu istikametine uzandığı noktada başlıyan Yeniçeriler caddesi de tanzim olunmaktadır.

Bu uzun yol şeridi, İstanbul'un yüksek rakımlı bölgesine raslamaktadır. Bu bölge üzerinde bulunan büyük sanat eserlerinin denizden ve şehrin diğer semtlerinden muhteşem görünüşünü kapamamak için civardaki binalara kat ilâvesi yaptırılmıyacaktır.

Yeniçeriler caddesi üzerindeki camilerin ve türbelerin duvarları geri alınmış ve cadde genişletilmiştir. Çemberlitaş'ın etrafı da açılmış ve buradan Nuruosmaniye camiine giden yol köhne binalardan temizlenmiştir. Çemberlitaştan bakıldığı zaman Nuruosmaniye camiinin silueti ve etrafındaki müştemilâtı heybetiyle görülecektir. Çemberlitaş da bir park içine alınacaktır. Burası bir eski eserler külliyesinin toplandığı mahal olacak, Çemberlitaş'ın etrafı Atikali, Nuruosmaniye camileri, Vezirhan, Sultanmahmut türbesi, Köprülü kütüphanesi ve camii ile bir manzume teşkil edecektir.



Vilâyet karşısında ve önünde, Ankara Caddesinde [illegible]

Türbe - Vilâyet önü

SULTANMAHMUD türbesinin köşesinde Vilâyete giden cadde genişletilerek 20 m. olacaktır. Cağaloğlunda dörtyol ağzına rastlayan köşelerde çıkıntı teşkil eden binalar kaldırılmıştır. Buradan aşağıya doğru inişte sağ tarafta bulunan binaların ön kısımları yola alınmış ve Vilâyet önünde yolun viraj yapan kısımlarındaki çıkıntılar düzeltilmiştir.

Vilâyet etrafı tamamen açılacak, buradan Alayköşkü caddesine geniş bir yolla gidilecektir. Ayasofya camii buradan bütün haşmetiyle görülmektedir. Yolun genişletilmesi devam etmektedir.

Vilâyet civarında istimlâk edilen binalar ve geriye kalan adalar yeni mimaride inşa edilmek suretiyle güzelleştirilecektir. Vilâyetten Sirkeciye mümkün olan genişlikte bir cadde ile inilecektir.



[illegible] Ankara Caddesinde Maarif Müdürlüğü [illegible] o kısımda caddenin 5 metre kazan[illegible]



[illegible]

Fuar Sahası

YENİKAPI ile Samatya arasında Florya Sahil Yolunun arkasına rastlayan kısımda İstanbul'a yakışır ve halkın istifadesine arzedilecek bir Fuar Sahası tanzim olunacaktır. İstanbul'da âdet haline gelmiş olan Bahar ve Çiçek Bayramlarının burada yapılması düşünüldüğünden Fuar sahasının modern bir eğlence yeri haline getirilmesi için çalışılmaktadır. Bu mıntakanın ve Fuar sahasının inkişaf programına göre, tesislerin ikmâli senelere ayrılmıştır. Fuar Sahası zamanla bir kültürpark haline getirilecektir. Burada müteaddit eğlence yerleriyle birlikte, her türlü spor tesisleri, açıkhava tiyatroları, sinemalar inşa edilecektir. Altmış bin kişilik stadyum da bu civarda yapılacaktır. Fuar sahası için İstanbul'un en müsait yerlerinden biri olan bu mıntakanın ihyasiyle yenileşen ve güzelleşen şehir Avrupadaki tesislerden daha güzelini kazanmış olacaktır.

Fuarın Cerrahpaşaya bakan kısmı, İşçi Sigortaları ve Cerrahpaşa hastanelerinin tesis sahasına yaklaştığından hastalar hem kendi bahçelerinde istirahat edebilecekler ve hem de kültürparkın çeşitli faaliyetlerini seyredebileceklerdir.

Fuar Sahasının inşası ile İstanbul, öteden beri ihtiyacını hissettiği bir eksikliğini daha giderecektir.



Atatürk Bulvariyle Edirnekapı Caddesinin biribirlerini kestikleri Saraçhanebaşı meydanında 5000 metrekare bir sahayı kaplıyan iki kısımdan mürekkep, İstanbul gibi muhteşem bir şehre lâyık Belediye Sarayı muntazam bir yapıdır. Bir buçuk yıl sonra hizmete girecek olan bu yapının, kitap basıldığı sıradaki durumu bu resimde görülüyor

Belediye Sarayı

İSTANBUL gibi muazzam bir şehrin derli toplu bir belediye binası yoktur. Bütün belediye hizmetleri, orada burada bir takım perakende binalara dağılmıştır. İşte bu göz önüne alınarak Atatürk Bulvarı ile Edirnekapı caddesinin birbirlerini kestikleri noktada ve Amcazade Hüseyinpaşa medresesine mütenazır olarak köşede muazzam bir Belediye Sarayı yapılmasına başlanmıştır.

Belediye sarayı İstanbul gibi bir şehre lâyık bir bina olacak ve 1.5 sene sonra hizmete girecektir. Belediye Sarayı iki kısımdan mürekkeptir. 5.000 M² bir sahayı kaplamaktadır. Bina bittikten sonra halen ayrı ayrı yerlerede olan bütün Belediye büroları burada toplanmış olacaktır. Bu binaya lüzum var mı diye soranlar bulunabilir. Hemen belirtmek lâzımdır ki, Belediye bugün kendi mülkünden başka binalara senelik 250 bin lira vermektedir. Belediye, yeni binası sayesinde hem bu kira dan kurtulacak, hem de evvelce kendi mülkü olan binaları kiraya verebilecek, aynı zamanda Belediye hizmetleri daha toplu hale gelecektir.

Belediye sarayındaki birinci kısım 7 katlıdır, ve bürolara tahsis edilmiştir. Merasime ayrılmış olan kısımda 300 kişilik mükellef bir evlenme dairesi, onun üstünde, düğünler için bir restoran yapılmaktadır. Şehir meclisi salonunun altında da ayrıca bir merasim salonu vardır. Daha altta ise 500 otomobil alacak şekilde bir garaj inşa edilmektedir.

Böylelikle İstanbul'un bu köşesi Atatürk Bulvarı, Şehzadebaşı meydanı, Belediye Sarayı, yeni blok apartmanlar, manifaturacılar çarşısı, Süleymaniyeye çıkan 70 m. lik yol ve 500 otomobillik garajla yepyeni bir manzara alacak, şehrin başlıca hareket noktalarından biri haline gelecektir

TEKEL SARAYI

BELEDİYE GARAJI

BELEDIYE SARAYI

Yukarıdaki resimde Atatürk Bulvariyle Edirnekapı ve Şehzadebaşı Caddelerinin telâki noktası, Saraçhane meydanı görülüyor. Bu meydanda yayalar için yapılacak geçit yerleri de resimde işaretlenmiştir



Aşağıda, Belediye Sarayı arsasından Saraçhane meydanını aşarak Fatih'e doğru uzanan bir görünüşun fotoğrafı vardır



İ Kapalı Çarşı

İSTANBULUN Kapalı Çarşısı, yakın doğu şehirlerinde bulunan kapalı çarşıların en büyüğü, dünyaca meşhur olanıdır. Bu şöhretin ne derecelerde yaygın bulunduğunu anlamak için İstanbul'a turist getiren gemilerin yolcularının doğruca Kapalı Çarşıya çıktıklarını ve hiçbir seyyahın Kapalı Çarşıyı görmeden buradan ayrılmak istemediğini hatırlamak kâfidir.

Kapalı Çarşı, Fatih'in İstanbulu almasından sonra, evvelden mevcut bir kapalı pazarın Anadolu'dan getirtilen Türk ustalarına genişlettirilmesiyle meydana getirilmiş, aradan geçen asırlar içerisinde mütemadiyen yeni ilâveler yapılmış ve birtakım iş hanları ve depolar da bu çarşıya eklenerek 2237 dükkân, 13 han, bir bedestan, bir cami, 3 mescit ve yüzden fazla sokağıyla dünya yüzünde bir eşi daha bulunmıyan muazzam bir iş ve ticaret sitesi haline gelmiştir. Bu hususiyeti üzerine, tarihî değeri de binince, şüphesiz İstanbul'un en görülmeğe ve ihtimam edilmeğe lâyık bir yeri olmuştu.

Her İstanbullu'unun Kapalı Çarşıya ait hâtıraları vardır. Daha çocukluktan başlıyarak giyim eşyaları, ev eşyaları oradan tedarik edilir, genç kızların gelinlikleri oradan sağlanır ve şarkkârı harikulade mücevherler ve süsler orada bulunurdu. Orhan Veli'nin Kapalı Çarşı şiiri İstanbulun bu nev'i şahsına münhasır pazarının havasını çok güzel verir:

Giyilmemiş çamaşırlar nasıl kokar bilirsin
Sandık odalarında..
Senin de dükkânın öyle kokar işte.
Ablamı tanımazsın,
Hürriyette gelin olacaktı yaşasaydı,
Bu teller onun telleri.



Yangın felâketinde 1500 dükkânı yanan ve geri kalan kısımları büyük gayretlerle kurtarılan Kapalı Çarşı'nın [illegible]



1954 Kasımında yanan Kapalı Çarşı [illegible]

Bu duvak onun duvağı işte;
Ya bu camlardaki kadınlar,
Bu mavi mavi,
Bu yeşil yeşil fistanlı..
Geceleri de ayakta mı duruyorlar böyle?
Ya şu pembe zar gömlek?
Onun da bir hikâyesi yok mu?
Kapalı Çarşı diyip geçme,
Kapalı Çarşı,
Kapalı kutu!..

ve İstanbulumuzun bu ayrılmaz parçası, çocukluğumuzun, gençliğimizin hâtıralariyle dolu bu güzel çarşı 1954 yılı kasım ayında feleğin bir sillesine uğramıştı. Büyük bir yangın, bütün çarşıyı kül edecek gibi görünüyordu. Büyük gayretlerle çarşının belli bölgelerinde hapsedilen yangın, bütün çarşıyı kül edemedi, lâkin mühim bir kısmını yaktı. 1500 dükkân yanmıştı..

Hükûmet derhal harekete geçerek Kapalı Çarşının yeniden ve eskisinden daha güzel inşası işine girişti. Bir yandan çarşıdaki işyerlerini kaybeden esnafa muvakkat barakalar yapılırken öte yandan da çarşının ihyası faaliyetine girişildi. Meclisten alınan 10 milyon liralık salâhiyetle takviye edilen bu teşebbüs çok hızla gelişti. Tamirin birinci ve ikinci kısımları bir yıla varmadan bitirildi. Üçüncü kısmın ihyası bir buçuk sene sürmedi. Dördüncü kısım da iki sene dört ay geçtiği zaman bitmiş bulunuyordu.

Bugün Kapalı Çarşı artık tamamen ihya edilmiş ve oradaki ticarî ve sınaî hayat, eskisinden çok daha büyük bir hızla başlamış bulunuyor. İstanbula gelen turist de yine görmeyi emel edindiği Kapalı Çarşıyı gezip görmekte, alacağı hediye ve hâtıraları almaktadır. Ellerinde işlemeli bakır siniler, koca yatağanlarla vapurlarına binen seyyahların sevinci, Kapalı Çarşının rekor denecek bir hızla restore edilmesi sayesinde mümkün olmuştur. Kapalı Çarşıya asrın gerektirdiği yenilik de verilmiş, cadde ve sokakları genişletilmiş, yollarına geniş taş döşenmiş ve mazide kalan yangın acısı tamamiyle silinmiştir.

İstanbul Nafiasının Vilâyet Yollarına sarfettiği para

1923-1949
26 Yılda





1950-1957
7 Yılda

[illegible]

3 Misli

KARA YOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜ FAALİYETİ

İstanbul Vilâyetinde Karayolları inşa ve masrafları:

SENE	MİKTAR	MASRAF
1939 — 1946 (7 sene)	171 Ton asfalt	5 000 000 lira
1950 — 1957 (7 sene)	248 Km. Asfalt	69 100 000 lira
	86 „ Şose	
	12 Adet köprü	2 750 000 lira
		[illegible]

YOL BAKIM MASRAFLARI:

SENE	UZUNLUK	MASRAF
1939 — 1946	418 Km. Dar yol	272 423 lira
1950 — 1957	507 Km. Geniş yol	4 859 000 lira

İstanbul Belediye hududu haricindeki şoselere:

İsim	Sene	Masraf
I. Boğaz yolları	(1955 — 1957)	1 324 395 lira
II. „	(1956 — 1957)	680 000 lira
Yıldız - Beşiktaş	(1957)	565 000 lira
Topkapı - Eyüp	(1957)	1 250 000 lira
Sirkeci - Florya	(1957)	1 300 000 lira
		5 119 395 lira

1946 - 1957 İstanbul Vilâyeti yol tamiri masrafları:

Sene	Yol Klm.	Masraf
1946	418	55 289
1950	561	251 870
1954	567	399 425
1957	705	800 294

1950 - 1957 İstanbul Vilâyetinde asfalt işleri:

Sene	Kilometre	Masraf
1950	37	93 100
1955	54	464 000
1957	78	719 715
		[illegible]

1950 - 1957 İstanbul Vilâyetinde yapılan köprüler:

Sene	Adedi	Masraf
1950	2	250 000
1955	3	330 000
1956	2	320 000
1957	[illegible]	165 000
		[illegible]

EDIRNEKAPI BEYAZIT YOLU

Edirnekapı - Beyazıt yolu, şekil itibariyle tarihi ölçülerinde bırakılan ve fakat bütün [illegible] edilen Edirnekapıdan başlamaktadır. Yukarıdaki resim, surlar hizasından restore edilmekte olan Edir[illegible]

Gerek Edirnekapı dışında [illegible] içinde vücuda getirilecek meydanların hazırlıkları bitmiş [illegible] lığındaki yolun inşası başlanmıştır. [illegible]

[illegible]

TOPKAPI yolunda olduğu gibi Edirnekapı caddesi de düz olarak ve Mihrimahsultan camiini sağına alıp surlardan çıkacak ve Devlet Yoluna bağlanacaktır. Yolun çıkışındaki surlar tamir ve restore edilecektir. Halen mevcut Edirnekapı çıkışı tamir görmektedir. Camiin de etrafı temizlenmek suretile saha turistik bir çehre alacak ve buradan Kariye camiine doğru irtibat temin edilecektir.

Mihrimah camiinin önünden başlıyan cadde meyilleri islâh edilerek ortası refüjlü ve 30 m. genişlikte asfalt olarak Fatih Camii önüne kadar devam edecektir. Yolun meyilleri hafifletildikten sonra Fatihten bakılınca Mihrimah camii, Edirnekapıdan da Fatih camii bütün heybetile görülecektir. Fatih camiinden sonra ortasındaki ağaçları kaldırılacak olan yol, Saraçhanebaşına düz bir şekilde varacak ve Atatürk Bulvarını dik katederek aynı genişlikte uzayacaktır.

Saraçhanebaşında Atatürk Bulvarının dörtyol ağzı trafiği kesafete göre tanzim edilecek ve dörtyol ağzında yeraltı geçitleri

yapılacaktır. Buna nazaran Atatürk bulvarı alttan, Edirnekapı caddesi üstten geçecektir. Dörtyol ağzının Beyazıt istikametindeki başında yapılmakta olan muhteşem Belediye Sarayı yükselmektedir. Atatürk Bulvarı üzerinde köprüye 500 m. mesafede bir de Tekel sarayı inşa edilecektir.

Yolun Beyazıt istikametini alan bundan sonraki kısmında sağdan itibaren istimlâkleri yapılan bina ve dükkânların kaldırılmasına, Şehzadebaşı camiinin ve dış duvarlarının restorasyonuna başlanmıştır.

Şehzade camiinden sonra da civardaki harap binaların kaldırılması suretile yol 30 m. genişliğinde Üniversite Fen fakültesi binasının önünden Beyazıt meydanına bağlanacaktır. Meydana çıkış noktasındaki meyilli kısım düzeltilecek, bu suretle surlardan gelen üçüncü büyük yol da Beyazıta ulaşmış olacaktır.

Bu resim, XIX. Yüzyıl sonunda, Abdülhamid devrinde İstanbul surlarını [illegible]



Fatih Camiinin bazı iç kısımlarında ve külliyeye ait diğer binaların da restorasyonuna hala devam olunmaktadır. İstanbulun en bakım tepelerinden birinde bulunan Fatih Camiinin Haliçten seyredilmesi ve Fatih Camiinden de Haliçin görülmesi için gereken tedbirler alınacak, güzel külliye İstanbulun ihtişamlı manzarasına katılmış olacaktır.

Edirnekapı - Beyazıt yolu, Edirnekapıdan başlıyarak 30 metre genişlikte, asfalt vasıflı bir cadde halinde Fatih Camii külliyesine kadar uzanmakta, buradan devam ederek Saraçhanebaşında Belediye Sarayı meydanına ve oradan Şehzadebaşı istikametinde uzanacak Beyazıda ulaşmaktadır. Resimde, caddenin başlangıç noktasından Fatih istikametinde manzarası görülüyor.





Türk mimari dehası Sinan'ın emsalsiz eseri, ulu mabet Süleymaniye, tarihi İstanbulun bir incisi, bir gözbebeği olarak bütün ihtişamiyle İstanbul siluetinde belirecek şekilde [illegible] rek mabedin içinde, Tanrı huzurunda huşu [illegible]

Süleymaniye Camii

UNKAPANINA geldiğimiz sırada başımızı İstanbul cihetine doğru çevirdiğimiz zaman gördüğümüz o muhip manzara karşısında içimizde muazzam bir heyecan ürperir. 400 sene evvelki İmparatorluk o muazzam ve pürihtişam Süleymaniye camii ile gözümüzün önündedir: Koca Sinanın dehası, sade ca-

İstanbul imar hamlesinin her safhasiyle yakından alâkadar olan Sayın Başvekil Adnan Menderes, yukarıdaki resimde, Kanuni Sultan Süleyman türbesi içinde, Süleymaniye külliyesiyle ilgili meseleleri etüd ederken görülüyor

miin minaresinden değil, belki İstanbulun yeditepesinden en güzelini bulup bu şaheseri oraya oturtmuş olmasından da anlaşılır.

Şehrin ne tarafına giderseniz gidin, ne tarafından bakarsanız bakınız; Süleymaniyeyi bir başka cephesinin güzelliği ile karşınızda bulursunuz. Kanuni, ülkeler fethederek, ta Viyana kapılarına dayanarak İmparatorluğun haşmetini kurmuşsa, Sinan da bu eseriyle, sanat tarihinde ve mimarlıkta bir imparatorluk tesis etmiştir. O ne kitle ahengidir, o nasıl bir eserdir... Sanki kubbesi isti-

Başvekil Adnan Menderes, [illegible]

[illegible]

nat sütunlarına dayanmıyor da gökten inmiş gibi oturuyor... O ne mevzun minarelerdir. Dört taraftan birden sanki Tanrıya dua eden eller gibi semaya yükselmiştir. Süleymaniye, öyle bir abidedir ki, onda ahenk, ihtişam ve sanat dalga dalga şahlanarak dile gelmiştir.

Sinan der ki: "Şehzade camii çıraklığımın, Süleymaniye camii kalfalığımın, Edirnedeki Selimiye camii ise ustalığımın eseridir." Bu bir tevazudur. Bu camilerin hepsi birbirinden güzel, hepsi



Süleymaniye Camii, türbesi, imareti, hamamı [illegible] tedirler. İstanbulun imarı hareketiyle [illegible]

[illegible]

birbirinden ayrı kudrettedir. Çünkü dehanın çıraklığı, kalfalığı, ustalığı olmaz.

Büyük Sinan bu eserini yedi senede bitirmiştir. 1550 de başlamış ve eserini 1557 de tamamlamıştır. Bugünkü şartlar içinde dahi bu çapta bir eseri yedi senede ikmâl etmeğe imkân yoktur.

Sultan Süleymanın talihi büyük ki, Sinan gibi muazzam bir adam onun zamanında yetişmiştir. Sinanın talihi büyük ki Sultan Süleyman gibi bir İmparatorun zamanında hizmet görmüştür.

Cami açılırken, Mimar Sinan, Kanuni Sultan Süleymana, kapıyı bizzat açsın, açılış törenini yapsın diye altın anahtarı vermiş... Kanuni altın anahtarı eline almış ve onu tekrar Sinana iade ederek: "Al sen aç, bu sana lâyıktır." demiş. Bu hareket Kanuninin yüksek sanat anlayışına ve kadirbilirliğine en güzel bir misaldir.

Camiin içi harikulâde çinilerle süslüdür. Dört minaresi ve 10 şerefesi vardır. Dört minare Kanuninin İstanbulun fethinden sonra 4 ncü Padişah olduğunu 10 şerefe ise Sultan Osmandan itibaren 10 uncu padişah olduğunu ifade eder. Bu minarelerin yüksekliği 74 metredir. Neden daha fazla değil, veyahut daha eksik değil? Çünkü mimar Sinan kubbelerle minareler arasındaki muvazeneyi böyle bulmuştur! Her şeyi inceden inceye hesap etmiştir. Mimar Sinan vaktiyle Bizanslılar tarafından Koşu meydanına dikilmiş sütunları getirterek camiin iç tezyinatında kullanmıştır. Bazı somaki sütunları ise, Evliya Çelebiye nazaran, Karınca Kaptan tarafından Mısır'dan getirilmiştir. Pencerelerin renkli camlarını meşhur sanatkâr Sarhoş İbrahim Efendi yapmıştır.

Yazılarını Karahisarlı Hasan Çelebi yazmıştır. 53 metre yüksekliğindeki kubbenin âyeti ise yine Karahisarlı Hasan Çelebi ile beraber Karahisarlı Şemsi Ahmet Efendi tarafından resmolun-

muştur. Bu sanatkârlar Süleymaniye'nin adı sam pek bilinmiyen kahramanlarıdır. Camiin kapıları, minberi, mihrabı birer şaheserdir. Camiin hemen yanında Kanuninin mermer oymadan yapılmış güzel bir türbesi vardır. Kanuninin zevcesi Hurrem Sultan, kardeşi İkinci Ahmet, kızı Mihrimah Sultan ve nihayet Koca Sinan burada medfundur.

Süleymaniye camii ile, türbesi ile, imareti ile, hamamı, mektebi sübyanı ve 4 medresesi ve bir tıb medresesi ile bir külliyedir. Tarihçi Peçeviye göre 1420 yük akçeye malolmuştur.

Kurşun kubbelerle sıralanmış olan tıb medresesi camiin güneyindedir. Kanuni devrinde tıb medresesi olarak inşa edilmiştir. Yalnız bu medrese, o devirde Türklerin tıb âleminde ne kadar ileri olduklarını ispat etmeğe kâfidir. Bu tıb medresesinin o zamanlar batı dünyasında dahi eşi emsali yoktu.

Süleymaniyenin etrafı uzun seneler ihmale uğramıştı. Birçok tufeyli binalar gelip bu büyük eserin manzarasına yapışmıştı. Camiin etrafı açılmakta, abide bütün haşmetiyle ortaya çıkmaktadır. Şimdi Atatürk Bulvarından, Şehzadeye çıkarken sol tarafta muazzam bir saha istimlâk edilmektedir. Bugüne kadar 311 parça mülk istimlâk edilmiş tam Şehzade camiiyle Unkapanının ortasında bulunan Şebisefa camiinin yanından Süleymaniyeye doğru 70 metre genişliğinde yepyeni bir yol açılmağa başlanmıştır. Ayrıca Süleymaniye manzumesini çevreliyen ve her noktadan görüş imkânını sağlıyacak olan çevre yolu yapılacaktır. Yine büyük caddelerden Süleymaniye camiine ulaşacak tâli yollar Atatürk Bulvarından, Veznecilerden, Beyazıt meydanına çıkacaktır.

Süleymaniyeye çıkan geniş yol hakikaten bir şaheser olmakta ve ecdadımızın eserlerine ne kadar bağlı olduğumuzun yeni bir bürhanını teşkil etmektedir.



[illegible]



Süleymaniye C[illegible]



[illegible] çıkarmak düşünülmektedir. [illegible]

Unkapanı - Eyüp sahil yolu

EMİNÖNÜ - Unkapanı arasında açılmakta olan 42-50 metre genişlikte yol, Atatürk köprüsünün Unkapanı kısmındaki meydana ulaşmakta ve karşısında başlıyan Haliç yolu Eyüp'e kadar uzanmaktadır. Unkapanı ile Eyüp arasındaki yolun 50 metre genişlikte olması plânlanmıştır. Haliç Sahil Yolu adını alan bu büyük cadde, mümkün mertebe sahili şerit halinde takip edecektir. Sahilden uzaklaştığı zaman deniz ile yol arasında kalacak arazi parçaları, eğlence yerleri, gazino, kahve ve parklar için ayrılacaktır. Sahil yolunun kara tarafına rastlıyan kısım ise, büyük mağaza ve apartıman bloklarına tahsis edilecektir.

Unkapanı - Eyüp sahil yolunun ortası 7 metre refüjlü olacak ve 14 er metre gidiş geliş trafik şeritlerinden başka yayalar için trotuvarlar yapılacaktır. Halici Marmara sahiline bağlıyacak olan ve Fatih camii yanından inen Fatih Bulvarı, Cibalide Haliç yoluyle birleşecektir. Fatih Bulvarı sahil yolundan geçecek ve karşı sahilde Kasımpaşaya uzanacak yeni köprü ayağına varacaktır. Bu suretle Beyoğlu cihetl, Haliç üzerinden 100 bin kişilik stada bağlanmış olacaktır. Yeni köprünün ayağında ve Fatih Bulvarı başında bulunan, tarihi kıymeti haiz eserlerimizden "Gül Cami" in de etrafı tamamen açılmaktadır.

Yol, Cibali iskelesi önünden sahili takip ederek Fenere kadar uzanacaktır. Fener iskelesinin bulunduğu kısımdaki çıkıntı turistik bir yer olarak ele alınacak ve tanzim edilecektir. Balatta sahilden içeriye giren yolun çıkıntıları yeşilsaha haline getirilecektir.

Ayvansaray'da, İstanbul surlarının Haliçteki başında, yol sahilden ayrılarak içeriden devam edecektir. Defterdar iskelesi ile Ayvansaray iskelesi arasında yeni bir köprü inşası da düşünülmektedir. Londra asfaltından gelen ve surlara muvazi olarak Haliç'e inen 20 metre genişlikteki yol, bu yeni köprüden geçerek Beyoğlu ve Abide-i Hürriyete bağlanacaktır. Haliç Sahil Yolu, Defterdar fabrikalarının arkasından Eyüp'e varacaktır.

Tarihi eserlerin meydana çıkarıldığı ve abideler meydanı haline getirilen Eyüpten geçen bir korniş yolu Abide-i Hürriyet üzerinden, Mecidiyeköyüne ve buradan da büyük boğaz köprüsüne ulaşacaktır.



Unkapanı ile Eyüp arasındaki dar cad- [illegible] metre genişliğinde beton - [illegible]



[illegible]

Eminönü - Unkapanı yolu

EMİNÖNÜ - Unkapanı arasındaki eski harap hanlar, baraka dükkânlar istimlâk edilmiş ve süratle yıkılmasına geçilmiştir. Yıkma işi ilerleyince kış basmadan Eminönü'nü Unkapanına bağlıyacak yolun inşaatına başlanmıştır. Yeni yol, sahilden 200 metre kadar içerden geçmekte ve genişliği elli metreyi bulmaktadır. Beton asfalt olarak yapılacak yolun tesviye işleri ilerlemiştir. Bu mıntakanın istimlâki tamamlanırken yol da ikmâl olunacaktır.

Diğer taraftan Eminönünde Mısır Çarşısının arkasında Kurukahvecilerin bulunduğu noktadan Beyazıt'a 30 metrelik diğer bir yolun inşası da düşünülmektedir.



[illegible]



[illegible] - Unkapanı [illegible]

Eminönü - Unkapanı Arasındaki Tesisler

Eminönü - Unkapanı arası eski Balıkpazarı ve civarı ileri şehircilik anlayışıyle imar edilecektir. Emekli Sandığı ve İşçi Sigortaları bu sahada bazı tesisler yapacaklardır. Daha çok iş hanı inşaatı bu mıntakanın büyük bir ihtiyacını karşılayacaktır. Elli beş metre derinliğinde 200 metre cepheli iş hanlarında depolar ve bürolarda, iğneden ipliğe kadar her şey bulunacaktır. Yiyecek maddelerinin ve giyecek eşyalarının her çeşidini bulabileceğimiz bu büyük mağazalar sayesinde İstanbul esaslı bir noksanını tamamlıyacaktır. Burası aynı zamanda Türkiyenin birçok bölgesini doyuracak zahire limanı vazifesini de yapacaktır. Tamamiyle yıkılan bu bölgede yalnız Hal binası kalacak, yanında bir rıhtım inşa edilecektir. Bu rıhtımda Anadolunun birçok bölgelerine mal sevkiyatı yapılacaktır.

Emekli Sandığı tarafından en kısa zamanda Eminönünde büyük bir iş hanı, Unkapanının Atatürk Bulvarı civarında da büyük depolar inşa ettirilecektir. Emekli Sandığının inşa edeceği iş hanı, Rüstempaşa camii ile Mısır Çarşısı civarında 8900 metrekare üzerinde bina olunacaktır. Han beş kısımdan ibaret olacak, ilk iki kısım ikişer katlı, diğer üç blok ise beşer katlıdır. Beyazıt'a çıkan yol han ile Mısırçarşısı arasından geçecektir. Plânları, projeleri ve hattâ maketleri yapılan bu muazzam iş hanı etrafının açılmasıyle ortada kalacaktır. Balıkpazarında açılan elli metrelik büyük yolun sahil kısmında kalan sahada İşçi Sigortaları Umumi Müdürlüğü tarafından bazı tesisler yapılacaktır.

Unkapanı civarında yapılacak olan büyük depolara gelince, buradaki depoların rıhtımına ticari eşya yığılmıyacaktır. Depoların ön kısmında inşa edilecek olan rıhtımda büyük kapaklar olacak ve mallar buradan hususi yollarla bodrum katına indirilecektir. Mallar, deniz seviyesinden aşağıda bulunacak olan bodrum katından muhtelif vasıtalarla diğer katlara çıkarılacaktır.

Unkapanı - Eminönü arasında yapılacak muazzam tesislerle İstanbul'un büyük iş sahası daha geniş kapasitede faaliyet gösterecektir. Böylece, iş adamlarımızın daha rahat ve daha büyük çapta iş yapmaları da sağlanmış olacaktır. Modern satış yerlerinden ve büyük mağazalardan alış veriş edecek olan halk da büyük bir rahatlığa kavuşacaktır. Aynı zamanda büyük mağazalar, fiyatlarda nâzım rol oynıyacak ve böylece piyasa tanzim edilecektir.

Bu muazzam iş sahasının bir an evvel ikmâline çalışılırken istimlâke tâbi tutulan tüccara da Unkapanında muvakkat olarak 391 dükkân yapılarak tevzi edilmiştir. Bu suretle esnaf ve tüccar, iş hayatlarına devam etmek imkânını bulmuştur.



[illegible] Unkapanı yolunun açılması [illegible]

[illegible]

Eyüp Sultan

EYÜPSULTAN sade Türklerin değil, bütün İslâm âleminin bir ikinci kâbesı sayılır. İnsan Eyüp'e gittiği zaman, içinde bir ferahlık duyar. Maddenin hendesesinden sıyrılıp kendisini cenabıhakka çok daha yakın hisseden Eyüp, bir mezaristan âlemidir, ama korkunç değildir. İmanlı insanlara bilâkis huzur ve sükûn verir. Eyüb'ü ziyaret ettiğiniz zaman içinizde bir ferahlık, bir tazelik duyarsınız. Kendinizi dünyanın dağdağasından sıyırıp bir iç âleme dalarsınız. Dalarsınız da ruhunuz hafifler. Sanki başka iklimlere daha sakin, daha âsude ülkelere uçacakmış zannedersiniz. Eyüb'e giden herkes hayatı boyunca her Eyüp ismi anıldığı zaman içinde bir manevi kudretin kıpırdanışını hisseder. Sanullah Arısoy isminde bir şair bakın Eyüp'ü her cephesiyle nasıl anlatıyor:

Hiç gitmemiştim yıllar var Eyüp'e
Dedemin bilmediğim mezarı Eyüptedir.
Amcam Eyüpte oturur
Çocukluğum Eyüpte geçti belki.
Bir "Şeyh Efendi" hatırlarım daima
İnce ve solgun yüzlü ihtiyar,
İnce uzun ve beyaz sakallı..

Evde kalmış yaşlı kızlar hatırlarım,
Eyüp gelince aklıma:
Öyle bir içine çekiliş, bir garip sessizlik.

Sabah erken uykulu gözlerle
Yine o garip sükun ve mütevekkil eda içinde
Fabrika yolunda kadın erkek, genç ihtiyar
— Kimdir kimdir ekmeği düşünmüyorum,
diyen bahtiyar?



[illegible]

Ve akşam üzeri aynı kalabalık,
Eski elbiseler içinde, solgun yüzlü,
Aynı yorgun adımlar, yorgun ve sessiz,
Karanlık yollara doğru, karanlık ve dar.

Garip bir korku hissediyorum;
Yollarında Eyüp'ün evlerinde...
"Allaha mı yaklaşıyorum?" diyorum.
Allaha giden yol Eyüp'te midir, nedir?

Evde kalmış yaşlı kızlar hatırlarım,
Eyüp gelince aklıma;
Öyle bir içine çekiliş, bir garip sessizlik.
[illegible]
Ve güvercinler gelir aklıma; Bol ve ehli...
Genç işçi kızlar gelir, gizli aşklar gelir,
Küçük çocuğu evde kalmış kadınlar.
Ve ömrü boyunca fakir, ömrü boyunca
çilekeş.
— Ama ne heybetli susup da, bakışları
[illegible]
Erkekler...
Eyüp deyince, Allah gelir, ekmek gelir, ölmek
gelir aklıma...

İşte şairin o zamanki görüşüyle Eyüp; ama Eyüp bugün bu mudur? Elbette ömrü boyunca fakir, ömrü boyunca çilekeş insanlar vardır. Bu insanlar her yerde, her memlekette görülür. Fakat Eyüp bugün ömrü boyunca fakir, ömrü boyunca çilekeş insanlar diyarı olmaktan çoktan kurtulmuştur. Eyüp deyince insanın aklına ölmek değil, hatıralar gelir şimdi, aklıma.

Eyüp'lüler çalışkan insanlardır. Eyüplüler zekidirler. Eyüplüler ekmelerini taştan çıkarırlar. Ve hele şimdi Eyüp son imar hareketiyle çok daha büyük bir istikbale namzettir.

Eyüp bir zamanlar Türkiye'nin en mamûr yerlerinden biri idi. Eski Eyüpte güzel saraylar konaklar, her birisi Türk mimarisinin şaheseri olan evler, yalılar vardı. Bu yalılar arasında meselâ Hançerlisultan yalısını, Fazıl Paşa yalısını, Kazasker İzzet Efendi yalısını, Sultan yalılarını zikredebiliriz.

Eyüp'te nice büyük sanatkârlar yetişmiştir. Meşhur Hacı Arif, Zekâi Dede, Eyüp'lü Mehmet Bey, Zekâizade Ahmet Efendi, Ali Aşkî Bey, Itrî Mustafa Efendi ve daha burada isimlerini sıralamaya imkân bulamadığımız nice büyük adamlar hep Eyüb'ün insanlarıdır. Bunlardan Itrî Mustafa Efendi çok güzel bir bahçe vücude getirmiş ve bu bahçeye Ferahfeza ismini vermiştir. Şimdi gelin de böyle Ferahfeza bahçeleri olan bir yere sade ölüm damgası vurun.

Eskiden Eyüp'te hayat vardı. Eyüp'ün kaymağı, Eyüp'ün kebabı, Eyüp'ün oyuncakları meşhurdu. Eyüp'ün civarında da mesireler vardı. İstanbul'un hayi huyundan gına getirenler, buralara eğlencelere, serinlemeye gelirlerdi. Meselâ Küplüce, meselâ Ayazma, meselâ Ağacaltı, Deniz hamamı, Can kuyusu, İdris köşkü, Kırk selviler mesireleri bunların en meşhurlarıdır.

Bule mezaristanı değil, hamamları, çeşmeleri ve camileri en bol bir yerdir Eyüp. Fakat gel zaman git zaman Eyüp bir [illegible] unutuldu. Piyer Loti'nin kitabındaki sayfalar da tozlandı. Eyüp ihmale uğradı. Hazreti Halid'in o mukaddes türbesi ve o güzelim camiin etrafı bile salaşların istilâsına uğradı.

Halbuki o cami ve o türbe nedir; İnsan oraya girdiği zaman etrafında ta Peygamberimiz Efendimiz zamanından Fatih'lere, Üçüncü Selimlere gelinceye kadar, bütün bir tarih canlanır. Buralardan ne kılıç alayları, ne Padişahlar gelip geçmiştir. Burada asırlar boyu en zenginlerden en fakirlere varıncaya kadar kaç insan huşuyla eğilmiş, niyaz etmiş ve hakka yaklaştığını duymuştur. Eyüp, Eyüp camii, Eyüpsultan türbesi, işte böyle bir yerdir. Hele bayram günleri, kandil günleri ve cuma günleri Eyüp'ün içi ve dışı mü'minlerle dolup dolup taşar. Avlusundaki asırdide çınarlar belki Fatih devrinin hatıralarıdır. Kumrular ne de insancıl olmuşlardır. Bir avuç darı için çırpınırlar. Gümüşi bulutlar halinde uçuşurlar. Hu hu'larında tekbirlere, selâlara, dualara karışan lâhuti bir bestenin nağmelerini bir iç âlemin senfonisini duyarsınız.

Bütün bu niyazlar, bu dualar müstecab olmuş olacak ki, Eyüp şimdi eski devirlerin, o parlak devirlerin rengine, havasına ve hayatına kavuşmaktadır. Eyüp camiinin ve türbesinin etrafı açılmıştır. Fakat maksat burada büyük bir meydan yapmak değildir. Maksat camiye ve türbeye asude br harim kazandırmaktır. O mukaddes yeri, günlük hayatımızın gürültüsünden dağdağasından uzak tutmaktır. Buraya gelen mü'minleri yalnız kendi dualariyle ve niyazlariyle başbaşa gönül gönüle bırakmaktır. Bu arada Eyüp'ün eski dar sokakları tanzim edilmektedir. Bütün ecdat türbeleri, çeşmeleri, yeniden tamir görmüştür. Vakıflar idaresi hepsini bir bir ele almıştır. Buraya ayrıca eski devirler üslûbunu canlandıracak yeni evlerin inşasına da müsaade edilmektedir. Büyük bir yol Eyüp'ün etrafından dolaşacak ve burası otomobillerin gürültüsünden kurtularak tam bir sükûna kavuşacaktır.

Daha Eyüp'lülere güzel müjdeli haberlerimiz vardır; Ayvansarayla Defterdar arasında karşı sahile yeni bir köprünün kurulması için etüdler yapılmaktadır. Böylece Londra asfaltından gelen 20 metrelik bir yol Hürriyet-i ebediye tepesine bağlanmış olacaktır.

[illegible]

[illegible] Defterdar fabrikaları [illegible]

Eyüp Camii ve [illegible] rûhani [illegible] kavuşturacak, hem de Eyüb'e [illegible]

Eminönü'nden Unkapanı'na doğru yeni açılan büyük yol yine sahilden Eyüb'e doğru uzanacak ve Defterdar fabrikasının arkasından Eyüb'e gidecektir.

Eyüp camii, Eyüp türbesi ve bunun külliyesi tamamiyle meydana çıkacak ve buradaki türbelerin tarihî eserlerin tamirinden ve restorasyonundan sonra Eyüp eski eserler manzumesiyle bir abideler semti haline gelecektir. Böylelikle İslâm âleminin ikinci kâbesi sayılan bu yer kutsiyetine yakışır bir değer alacaktır.

Gerçi Eba-Eyüb-ül Ensarı'nin, Peygamber Efendimizin sancaktarı ve musahibi olan bu büyük zatın merkadı Akşemsettin'in bir rüyası üzerine Fatih' devrinde bulunmuştur ama, bu merkad, bu ulvi makam şimdi yeni imar faaliyetiyle kendini bulmaktadır. Çünkü kasavetten kurtulmaktadır.

Hacet penceresi önündeki dualar kabul olmuştur. Eyüp'ün haceti şimdi yerine gelmektedir. Bilirsiniz, hacet penceresi maneviyata inananların istinatgâhıdır. Çocuğu olmayan kadınlar, koca bulamıyan kızlar, evlerinde dirlik düzenlik olmayan aileler, ellerini bu pencere önünde açarak cenabı hakka sığınırlar. Elbette bunlar içinde Eyüp'ün daha güzelleşmesi için dua edenler vardır. İşte şimdi Allah'ın izniyle bu hacet yerine gelmektedir. Eyüp daha cazip bir hale gelince elbette daha kolay ziyaret edilecek, bir gelen bir daha gelmek isteyecektir.

Siz düşünün, Eminönü'ne en kısa en rahat bir yoldan Londra asfaltına yine en kısa en rahat bir yoldan bağlanmış bir Eyüp ne olur? Sonra o Eyübün bir de Haliç'ten doğrudan doğruya hem bir köprü ile, hem bir sahil yolu ile Hürriyet tepesine ve oradan Boğaz köprüsüne ulaştığını gözünüzün önüne getirin. Eyüp işte böylece çok hareketli ve çok bereketli bir hayata kavuşacaktır. Bunlar böyle uzun senelerin işi değildir. Şu önümüzdeki kısa bir müddet içinde tahakkuk edecek eserlerdir. Çünkü esaslı çalışmalara girişilmiştir ve bu devirde bir iş başlandı mı o muhakkak bitirilir.

TOPKAPI EYÜP YOLU

Topkapı kavşağından ve surlara muvazi olan 20 metre genişliğinde çıkacak bir yol, Ayvansaraya indirilecek ve buradan sahil yolu ile birleştirilmek suretiyle Eyübe bağlanacaktır.

Boğaz köprüsü ve çevre yolları için bir Amerikan firmasına yaptırılan etüde uyularak inşasına başlanılan yolun uzunluğu 3 kilometredir.

Topkapı - Eyüp yolunun istimlâkine 2 buçuk milyon lira sarf edilmiştir. 2 milyon lira keşif bedeli olan bu yolun inşaatı 1957 yılında ikmal edilecektir.



Eminönü meydanı ile Eminönü - Unkapanı yolunun ve çevresindeki yapıların alacağı durumu gösteren bu maket, imar plânının müşahhas bir temsilidir. Yeni Cami etrafının açılmasından sonraki ferah durum birinci plânda görülüyor. Eminönü - Unkapanı yolu 50 metre genişlikte beton - asfalt sisteminde bir cadde olacaktır. Bu yolun iki yanında yer alacak olan büyük iş hanları, antrepolar, depolar ve bu iş hanlarının cephelerinde caddenin iki yanına sıralanan mağazalar, şehrin bu en hararetli iş yerinin yakın gelecekte olacağı modern çehreyi şimdiden gözler önünde tecessüm ettirmektedir. Balıkpazarı ve havalisinin düne kadarki feci ve çirkin durumu düşünülürse imarın sihirli elinin başarısı şüphesiz daha iyi anlaşılır.

[illegible] incelemeler yaparlarken [illegible]

Yeni Cami ve Meydanı

[illegible]



[illegible]

SON imar hareketinde Yenicamiin etrafı tamamiyle açılmıştır. Burada güzel bir meydan vücuda gelmiştir. Köprünün İstanbul kısmındaki ayağı Sirkeciye nakledildikten sonra Yenicami meydanı tam bir huzur ve sükûna kavuşacaktır.

Yenicami 17. ci asra ait Türk - İslâm eserlerinin en güzel örneğidir. Üçüncü Mehmed'in annesi Safiye Sultan tarafından 1598 yılında inşasına başlattırılmıştır. Plânları Mimar Sinan'ın talebesi Davut Ağa'nındır. Fakat camiin ikmaline Davut ağanın ömrü vefa etmemiştir. Bunun üzerine inşaatı Mimar Dalgıç Ahmet Ağa üzerine almıştır. Fakat o sıralarda da Üçüncü Mehmed ölmüş, annesi Safiye Sultan'ı eski saraya sürmüşler, cami bu sefer de yarıda kalmıştır. Camiyi nihayet Sultan İbrahim'in annesi Mahpeyker Kösem Sultan devam ettirmiştir. Kösem Sultanın akıbeti de malumdur.. Yine saray entrikaları, yine facialar.. Kösem Sultan boğduruluyor, ve cami tekrar yüzüstü kalıyor. Nihayet Dördüncü Mehmed'in annesi Turhan Sultan işi eline alıyor ve camiin tamamlanmasını Mimarbaşı Mustafa Ağa'ya emrediyor. Yapı da böylece bitiyor.

İşte Yenicamiin hazin hikâyesi bu. Üç sultan ve üç mimar.. 1597' de başlamış, 1659' da bitmiş. Yani 62 sene süren bir inşaat.. Ama her seferin-



[illegible] faaliyetlerini [illegible] kaldırılmasını tesbit etmek[illegible]

de işe el koyanlar üstat mimarlardır. Mimar Sinan'ı takip eden bu mimarlar camiye çok emek vermişler, onu san'at kabiliyetleri ve ustalıklariyle yoğurmuşlar ve cidden bir şaheser meydana getirmişlerdir. Bu cami evvelâ Adliye, sonra Zulmiye ve daha sonra da Yenicami isimlerini almıştır. Üç şerefeli iki minaresi ve 70'den fazla kubbesi vardır. İç mimarisi Sultanahmet camiini, dış mimarisi Fatih camiini andırır. Dört büyük istinat ayağı vardır. İç duvarları yarıya kadar, açık yeşil ve mavi çinilerle süslenmiştir. Bu çiniler pencerelerden dağılan ışıklarla ruhlara hakikaten sükûn verir.

Fakat camiin inşası sırasındaki talihsizlikler sonra da devam etmiş, Karaköy köprüsü karşıdan dimdik gelerek camiin kaidesini nazarlardan kesmiş ve harimine saplanarak o sakin ve asûde halini bozmuştur. Başka hiçbir sebep olmasa da yalnız bu, köprünün ayağını değiştirmek için kâfidir. Fakat bu yapılana kadar da Eminönü meydanı daha çok genişletilmekte ve açılmaktadır. Nitekim şimdi Bahçekapıdan Eminönü'ne doğru gelirken sağ taraftaki saatçıların, hazır elbisecilerin, Emlâk Kredi Bankasının bulunduğu saha istimlâk edilmiş ve yıkılmıştır. Böylece orası çok geniş bir meydan olmaktadır. Geri kalan kısımlara Emlâk Kredi bankası büyük bir bina inşa edecek ve bu meydanı saracaktır. Görülüyor ki sade meydan açılıp bırakılmıyor, etrafı göze, gönüle gülecek çok güzel binalarla bezeniyor. Burada güzel kahvehaneler, çayhaneler yapılması imkânları tetkik edilmiştir. Böylece bir turist sade Yenicamiyi değil, belki karşı tepede semaya, o narin minareleriyle münâcaata kalkmış, Süleymaniye'yi bile zevkle seyretmek imkânını bulacaktır.

Sırkeci - Florya sahil yolu, İstanbulun manzarası ve tabiatı dünya yüzünde emsalsiz olan harikulade bir kıyısını çirkin görünüşlü bir mezbelelik veya mahdut kimselerin faydalanabildiği bir bölge olmaktan çıkarmakta ve Sirkeci - Florya sahilini İstanbulluya iade etmekte, İstanbul hemşerilerinin, hepsinin faydalanacakları bir hale getirmektedir. Resmimiz bu sahil yolunun bir ucunu teşkil eden Sarayburnunu gösteriyor

Sirkeci - Florya sahil yolu



[illegible] kilometre uzunluğundaki Sirkeci - Florya sahil yolunda yer yer dolduruşlar yapılmakta ve [illegible] beton blokları [illegible] olarak toprak [illegible] bulunmaktadır. Resmimiz Ahırkapı feneri civarında bu çalışmaları gösteriyor

Eskisi işte böyle idi...





... Yenisi böyle yapılıyor







Sirkeci - Florya yolunun Ayamama deresinden itibaren Florya'ya kadar Belediyece

BİZANSTAN bu yana, İstanbul'un Marmara'ya bakan sahil kordonu, surlarla ve bunların etrafını saran harap teneke gecekondularla âdeta bir kale gibi örülü kalmıştır. Güzel Marmaranın bu sahili, uzun yıllar değil, asırlar boyu İstanbulluya kapanmıştır. Her bakımdan ihmal edilen İstanbul, denizle çevrili olduğu halde birçok yerinde sahillere sırtını çevirmiştir.



İstanbul'un imarını ele alan Hükümet, tamamiyle sahili takip edecek ve Florya'ya uzanacak yol üzerinde ehemmiyetle durmuş, iyi plânlıyarak derhal faaliyete geçmiştir. Çok kısa bir zamanda sahil yolu Sirkeciden Kazlıçeşmeye varmıştır. Baruthaneden sonraki kısmı ise, Yeşilyurdu geçmiş, Çınar oteli yanına kadar gelmiştir. Bugün toprak tesviyesi yapılmakta olan yolun Sirkecideki başlangıcından girip Kazlıçeşmeye bir otomabille gitmek mümkündür.

22 kilometre uzunluktaki sahil yolunun Sirkeci - Baruthane arasını (12.600 metre) Karayolları yapmaktadır. Baruthane - Ayamama köprüsüne kadar olan kısmı Türkiye Emlâk Kredi Bankası, buradan Florya'ya uzanan yolun devamını Belediye inşa ettirmektedir. Türkiye Emlâk Kredi Bankasının yaptırdığı yolun uzunluğu 2400 metre, Belediyenin yaptırdığı kısım ise 7000 metredir.

Sirkeci Florya sahil yolunun [illegible] sağlamlaştırılması [illegible]

yaptırılan kısmının [illegible] önleri kesimindeki çalışmalardan bir safha

Sirkeci meydanınından başlıyan sahil yolu, bugünkü Devlet Demiryolları sahasının bir kısmından, Sarayburnu parkı içindeki Atatürk Heykelinin yanından Topkapı Sarayı eteklerinden geçip Ahırkapı istikametinde surların sahil kısmından devam ederek Kadırga - Yenikapı - Narlıkapı - Yedikule ve Baruthaneye bağlanmaktadır.

Gülhane parkı ile Kumkapı arasında denizin doldurulması suretile kazanılan yol 30 m. genişliktedir. Gerek surlar, gerekse sahildeki akıntı yolun daha çok genişlemesine mani olmaktadır. Deniz seviyesinden 3 m. yukarda olan sahil, büyük beton bloklar ve kayalarla doldurulmaktadır. Sahile yığılan bu kayalar 3 ilâ 10 ton ağırlığındadır. Şehrin muhtelif yerlerinden çıkan molozlar sayesinde yolun alt yapısı doldurulmakta bu şekilde sahili takibeden yolda lodos tahribatına karşı bir tahkimat vücuda getirilmektedir.

Surlar önünden geçen kısımda genişlik, denizi doldurmak suretile temin edilmiştir. Sahil tarafı anrosman blokları doldurmak, beton bloklarla rıhtım yapmak suretile tahkim edilmektedir. Yol sathı asfalt betonu ve gezinti trotuvarı çimento betonu ile kaplanmış olacaktır. İstimlâkten kaçınmak maksadiyle denizin doldurulması tercih edilmiş, bu suretle 300.000 m^2 lik bir saha kazanılmıştır. İstimlâk cihetine gidilse idi bu miktar arazi için yüz milyon lira ödemek gerekecekti.

Gülhane parkından Kumkapıya uzanan güzergâhtaki tarihî surlar bir ilim heyeti tarafından etüd olunmaktadır. Büyük tarihi kıymet taşıyanlar restore edilecektir. Kumkapı civarındaki küçük Ayasofya camii yolun hemen üzerinde meydana çıkmıştır. Bu tarihi eserin etrafı açılmaktadır. Surlar civarındaki gecekondular peyderpey kaldırılarak etraf güzelleştirilecektir.

[illegible] 300.000 [illegible] doldurmalar yapılmıştır. [illegible]





Sirkeci - Florya sahil yolu üzerinde, Kumkapıda yapılacak balıkçı limanı ve ağ kurutma yerleriyle tipik balık lokantalarının krokisi

Sirkeci - Florya sahil yolunun Yeşilyurt önünde toprak dökmek suretiyle denizden kazanılan bir kısmı da bu resimde görülüyor



Genişliği 30 metre ile 50 metre arasında değişecek olan Sirkeci - Florya sahil yolunun [illegible] kıyılarında yapılan kısmı [illegible] şekli ile resimde görülmektedir.

* * *

Sirkeci - Florya sahil yolu açılırken yol üzerindeki bütün viraneler ve sahil görünümünü bozan barakalar bertaraf edilmektedir. Bu arada [illegible] [illegible] tahsis edilen [illegible] sahası surları da [illegible]



Sirkeci - Florya sahil yolunun, Florya plâj [illegible] bu fotoğrafta yol yapılmasına hazırlanan tesviye edilmiş saha görülüyor

Kumkapı sahilindeki balıkçı rıhtımı ve ilerisindeki mendirek esaslı bir yenileme görecektir. Balıkçıların istifade edecekleri barınaklar da yeniden inşa olunacaktır. Bilhassa Yenikapı - Kumkapı arasındaki küçük limancıklar balıkçılara faydalar sağlıyacak şekilde ıslâh edilecektir. Ayrıca küçük bir liman tesis edilecek ve Şehir Hatları vapurlarının yanaşacakları iskele burada yapılacaktır. Bunun yanında diğer ufak gemilerin istifadeleri için de küçük bir liman vücuda getirilecektir. Yolun Kumkapıdan sonraki genişliği 50 m. olacaktır. Burada çok harap vaziyette bulunan surların bazıları yıktırılacak, odun depoları kaldırılacak yerlerine büyük apartmanlar ihtiva eden bir site vücuda getirilecektir. Kara Yollarının faaliyetini teksif ettiği bu kısımda inşaat hızla ilerlemektedir. 50 m. genişlik alacak yolun sahil tarafında 10 m. lik bir gezi trotuvarı bırakılmıştır. Civar halkı akşamları buraya çıkarak Marmaranın güzelliğini seyredecek ve temiz hava alabilecektir.

Atatürk Bulvarı sahile burada bağlanacaktır. Yenikapı rıhtım inşaatı bitmek üzeredir. Yedikule surlarına kadar olan dolgu inşaatı da tamamlanmıştır. Çatladıkapı arasında deniz derinliği 4.5 metreye kadar doldurulmuştur. Gülhane parkından Kazlıçeşme başına kadar şimdiki halde 500 bin m³ toprak çekilmiştir. Sahil tahkimatının 3000 m. si tamamlanmış vaziyettedir.

Yol, Yedikuleden sonra Florya'ya kadar sahili takiben devam edecektir. Kazlıçeşme ve Zeytinburnu arasında şehrin ihtiyacını karşılayacak olan odun, kömür, kum, çakıl vesair malzemenin tahmil ve tahliyesini sağlıyacak iskele ve liman tesisleri yapılacaktır.

Ataköyde yol sahilden uzaklaşacak ve iki buçuk kilometre kadar olan kısım sitenin ortasından geçecektir. Ataköyden sonra tekrar denize varan yol, bazı kısımlarda denizden toprak kazanılmak suretiyle Yeşilköy istikâmetinde ilerlemektedir. Denizin doldurulması üzerine yalı durumunda olan bazı köşkler, sahilden seksen metre kadar uzaklaşmıştır. Bu köşkler şimdi tesviyesi yapılan büyük sahil yoluna ve Marmaraya bakmaktadır.

Sirkeci - Florya Sahil Yolu, doldurma ve toprak tesviyesini müteakıp önümüzdeki yıl asfaltı dökülerek halka açılacaktır. Böylece bu yol, Marmaranın en güzel sahilini süsleyecek, Florya'ya kadar uzayan tabii halk pilajları, gazinolar, balıkçı kahveleri ve diğer eğlence yerleriyle turistik bir hüviyet alacaktır.

Sirkeci - Florya sahil yolu bir taraftan Eminönüne kadar uzatılacak ve Karaköy köprüsünden boğaz yoluna bağlanarak bir S meydana getirecektir.

[illegible]

ATAKÖY

BARUTHANEDE 70 bin nüfuslu yepyeni bir şehrin temeli atılmış bulunmaktadır. Bu yeni şehrin ismi Ataköy olacaktır. Evvelce İstanbulun bu Marmara kıyıları ne idi? Asırlar boyu unutulmuş kalmıştı. Ona üvey evlât muamelesi yapıldı dahi denemez. Çünkü en merhametsizler bile üvey evlâtlarını hiç olmazsa bayramlarda düşünürler. Halbuki bu sahil ha varmış ha yokmuş gibi kendi haline bırakılmış idi. Şimdi bu sahilde 40 hektarlık bir arazi otelleriyle gazinolariyle ve daha da büyültülecek plâjlariyle, parklariyle İstanbul turizmine ayrılmıştır. Bu koy, bu unutulan koy artık Bebek'in mehtap güzelliğini paylaşacaktır. Hemen bu turizm bölgesinin arkasından geçen elli

[illegible]



[illegible] Adnan Menderes'in [illegible]



[illegible] Ataköy [illegible] blok apartmanlardan [illegible]





[illegible] safhasiyle olduğu gibi en yakından ilgilenen Reisicumhurumuz Celâl Bayar'a Başvekilimiz Adnan Menderes tarafından site hakkında izahat verilir-[illegible]ken alınmış bir başka fotoğraf

metre genişliğindeki Florya sahil yolu daha öteden tren yolu onun üstünde Londra asfaltı Baruthanede yeni doğan Ataköyün üç şah damarı olmaktadır. Bu sitede 9 modern mahalle 9 taş pırlanta halinde Marmaranın bu giranbaha gerdenliğında parlıyacaktır. Yeni sitenin bütün plânları işten anlıyan zevk sahibi daha çok İstanbulun ilerisini gören mimarlar tarafından zekâ ile ve süratle hazırlanmıştır. Denize amut ve her tarafından denizi gören apartmanların her birisi sanki bahçeli birer ev olacaktır. Hem deniz hem bahçe hem güneş hem de manzara bütün dairelerde birleştirilmiştir. Evet burası bir şehir olacak amma şehirlerin dağdağasından uzak kalacaktır. İskân mahallinin içerisine motörlü vasıtaları sokmamak prensip olarak kabul edilmiştir. Plân ona göre yapılmıştır. Ama motörlü vasıtalar iskân mahallelerinin içine giremiyecekte insanlar burada evlerine gitmek için uzun uzun yürüyecekler midir? Hayır, Otomobil parkları, garajlar ve otomobil geçecek yollar alt üst geçitlerle o şekilde tanzim edilmiştir ki herkes arabasını meskenine yakın bir yere bırakabilecektir. Ondan sonra üç beş dakikalık ağaçlıklı asfalt yollardan geçmek bahçeden eve yürümek kadar zevkli bir şey olacaktır. Bu 400 hektarlık büyük arazi parçası içindeki tabii ve sun'i arızalardan tepeciklerden asırdide ağaçlardan, hatta baruthane bakiyesi duvarlardan Bizans Devri saray artıklarından âzami surette istifade edilmiştir.

Burada vaktiyle Bizans zamanında Mongorya diye anılan bir saray varmış. Mongorya güzel havalı yer demekmiş. Öyle ya rüzgârı sert değildir. En soğuk havalarda bile hararet İstanbulun diğer yerlerine göre daha da yüksektir. Yazın serindir. Denizi âsude ve sakindir. Cenup rüzgârları Marmaranın bütün iyodunu, tertemiz havasını asır görmüş çınarların yapraklariyle bütün sahili yelpazeler. Baruthanede barut kokusu olmayınca elbette güzel havalı yerdir burası. Onun için Bizans İmparatorları buralarda serin serin, günlerini geçirmişlerdir. Şimdi mimarlar Mongorya sarayının bakiyelerini de kıymetlendirmekte ve bu bölgenin turistik ehemmiyetini daha da çok arttırmakadırlar.

Emlâk ve Kredi Bankası işe el koymuştur. Çok yakında burada yeni yeni binaların yükseleceği muhakkaktır. Baruthane sitesi ayrıca geniş bir yolla Londra asfaltına bağlanacaktır.



[illegible] ve [illegible]

Ataköy Plâjları

70 bin nüfusu barındıracak olan Ataköy sitesinde ilk olarak mükemmel bir plâj yapılmıştır. Plâjın birinci kısmı bu sene bitmiştir. İki, ikibuçuk ay içinde sahilde toprak tesviyesi yapılan yerde mükemmel binalar, tesisler yükselmiştir. Hem öyle tesisler ki öyle kapkaç işi değil, her tarafı mimari sanat eseri. Yaz tatiline gelen, denize giren herkesin, her arzusunu azami şekilde tatmin etmek düşünülmüştür. Sahilde muazzam ve tertemiz bir kumsal uzanıyor. Onun arkasında denize verev gelen mermer kabinler, üstte bir taraça, taraçanın üzerinde martı kanadını andıran narin sundurmalar, duvarlar mozayık panolarla süslü, bu panoların üzerinde No figüratif desenler var. Gözü okşayan desenler. Denizle alâkalı desenler. Balıklar, deniz mahlûkları, denizle güneş renkleri. Her tarafı mine gibi işlenmiş, belli ki çok zevkli olan bir mimarın elinden çıkmış. Mermer kabinleri tutmak istemeyenler için de ucuz demir dolaplar yaptırılmıştır, bu kimseler bir kabinede soyunacaklar, eşyalarını alıp bu demir dolaplara kilitleyeceklerdir. Böylece bir kabine devri daim yaparak çok insanın soyunmasını ve denizden faydalanmasını mümkün kılacaktır.

Bu gün yapılan tesislerde günde 4 bin kişinin denize girmesi kabildir. Büfeleri vardır, gazinosu vardır. Dansıngi bile vardır. Her yer hatta telefon hücreleri, tuvalet levazımı satacak dükkânlar, şık eşya teşhir edilecek vitrinler, idare kısmı her şey her şey en ince teferruatına kadar itina ile düşünülmüş ve zevkle yapılmıştır. Yazın gelen bir Fransız, plâj tesisleri mütehassısı, bu kadar mükemmeliyetle, bu kadar güzel bir plâj avrupada bile yoktur, demiştir. Şunu hemen söylemek lâzımdır ki plâjın plânları, plânların tatbikatı dış tezyinat, iç tezyinat hepsi tamamiyle Türk mimarlarının eseridir. Her yerinde her köşesinde ince Türk zevki hâkimdir. Bahsettiklerimiz plâjın bu sene ikmal edilen kısmıdır. Önümüzdeki yıl yukarıya doğru yani Yeşilköy istikametinde bunun gibi üç tesis daha yapılacak o zaman günde 12 bin kişinin denize girmesi kabil olacaktır.



[illegible] tamamlan[illegible]

Kumu ve denizi'yle İstanbul'dan [illegible] hemen el yo[illegible] [illegible]

Florya Tesisleri

FLORYA, tabiatın İstanbul'a bir başka nimetidir. Böyle al[illegible] gibi kum, [illegible] gibi kum, sonra sığ, fakat temiz bir deniz suyu her za[illegible] değişen sahil, kolay kolay bulunmaz. Onun için Florya, [illegible] İstanbul halkının pek rağbette, pek gözde bir yeri olmuştur. Hele elektrikli tren Sirkeci-Florya yolunu yarım saate indirdikten [illegible], âdeta kapı komşu hale gelmiştir. Fakat Florya'nın birçok kusuru var. Bunlar tabiatın kusuru değil, bizim ihmallerimizin kusurudur. Florya'ya turistik bölge deriz; ama, turist gelsin Florya'da [illegible] gündüz denize girsin, fakat akşam tekrar İstanbul'a Parkotel'e Hilton'a, Divan'a mı dönsün. Onun için otel meselesi Florya'da birinci plânda y[illegible] alır. Hem şöyle, böyle oteller değil, bir tane de değil, bir kaç tane, [illegible] türlü konforlu olan oteller. Turist geldi mi, buradan ayrılmayı c[illegible] istemesin. Hattâ seyahat plânını bile değiştirsin. İşte Turizm Bankası bütün bu eksiklikleri tamamlamak için Belediye ile işbirliği [illegible] bir anlaşmaya varmış ve Florya'da büyük ölçüde Turistik tesisler kurmak yoluna gitmiştir. Böylece çok kısa bir zamanda her şeyi tamam bir plaj sitesi vücuda gelecektir. Sitenin plânları Akademi profesörlerinden Prof. Sedat Hakkı Eldem'in nezareti altında 25 kişilik bir heyet tarafından hazırlanmıştır. Plaj sitesi inşası iki buçuk senede tamamlanmış olacaktır. İlk iş olarak plaj yerleri, kabineleri ele alınmıştır. Gidenler belki görmüşlerdir, burada eskiden kalma ahşap kabineler vardı. Şimdi büyük plâj muntazam olmak üzere hepsi kaldırılmıştır. Onun yerine eski Haylayf'ın bulunduğu sahada, diğeri büyük Piyasayeri akında iki büyük betonarme ve modern plâj yapılmıştır. Bunlar iki katlı modern, temiz binalardır. Bir tanesinin uzunluğu 204, diğerinin uzunluğu 240 metredir.

[illegible] yeni eski Haylayf yerinde yapılanın 500 tane [illegible], 7 tane de aile kabinesi vardır. Ayrıca 500 kişilik umumi bir gardırop yapılmıştır. Öteki plâjın da 300 metrelik 10 tane aile kabinesi [illegible].

Eski büyük plâj, tâdil ve ıslah edilmiş, modern bir hale konulmuştur. Bunların hepsi birkaç ay içinde başarılmıştır.

Bu plajların önünde eskiden muhtelif teşekküller kamp kurarlardı. Bu çadırlı ikametgâhlar [illegible] [illegible] 111 oda olarak [illegible]. Diğer kamp odalarının [illegible]

Florya bahsini kapamadan evvel, burada ikametgâh olarak kullanılacak yerler hakkında biraz malûmat verelim. Projede, üç büyük otel yeri ayrılmıştır. [illegible] Belediye kamplarının [illegible] iskele meydanında yapılacaktır. Her üç otelden de doğrudan doğruya plaja inilebilecektir. Otellerin odaları mecmuu 470 olacaktır.

Bundan başka, 15-20 daireli Motel grupları vardır. Her [illegible] odası ve bir ikametgâh için lüzumlu yerleri bulunacaktır. Bütün Motellerin daireleri yekûnu 200 olacaktır.

Bundan başka projede iki veya üç odalı 80 tane kadar ev ve bir [illegible] artık başka bir yerde eğlence aramaya mecbur kalmayacaktır. Bütün bu tesislerin 1959 senesinde bitirileceği hesap edilmiştir. İşte Florya kumsalı, böylece hakiki altın bir kum olmaktadır.



[illegible]



[illegible]

Karaköy Köprüsü

KARAKÖY köprüsünün İstanbul hayatında mühim bir rolü vardır. Bu köprü Haliç'i aşarak sade İstanbul cihetini Galata cihetine bağlamaz; aynı zamanda Kadıköylülerin, Üsküdarlıların Boğazda oturanların, Adalıların da İstanbul'da bir mihrak noktasıdır. Karşı sahilden bütün seferler köprüye müteveccihtir. Anadolu yakasından, Adalardan, İstanbul'a mı geçeceksiniz? Muhakkak köprüye gideceksiniz. Emektar köprü sade bir geçit değil aynı zamanda bütün İstanbul yakasının, Boğazın ve Haliç'in iskelesidir. Bu kadar yükü bu biçare köprüye yüklemek günah değil midir?

Köprü üstelik sabahları ortasından açılır. Karadakilere yol verdiği yetmiyormuş gibi bir de denizdekilere yol verir. Çünkü haliç tersanesinde havuzlanmaya gidecek gemiler buradan geçecektir. İşte bizim Karaköy köprüsü! Zavallı köprüyü hepimiz çiğner geçeriz de, sadece çatanalar ona baca kırarak şapka çıkarırlar, hürmet gösterirler.

Üstelik köprünün üzeri dar, köprüden geçilmiyor, çok kalabalık oluyor diye şikâyet ederiz. Hattâ bir şikâyetimiz daha vardır: Köprü, Yenicami'in haremine saplanıyor, bu güzel mabedimizi günün her saatinde muazzam bir kala-

balıkla boğuyor, deriz. Çünkü, cami denilen yer â-ude olmalı, kenarda olmalı, ibadete gelenler sükûnet içinde ibadetlerini yapmalıdır. Ecdadımız camilerin yerlerini seçerken harimlerine bilhassa dikkat ve itina göstermişlerdir. Her yerde, camiin avlusunu medresesini, muvakkithanesini, sebilini, kütüphanesini ve sairesini bir duvar içine almışlardır. Halbuki köprü eteğine dayanınca, Yenicami açıkta, eğer tabir caizse biraz muallakta kalmıştır. Üstelik köprü orta taraflarında kamburcadır. Bu yüzden Galata tarafından gelen yolcular camii uzaktan, kaidesinden itibaren bütün heybetiyle göremezler. Köprüdeki o kamburluk gözün ufkunu keser. Gerçi Yenicamiin etrafı açılmıştır. Meydan çok güzelleşmiştir ama, biraz evvel söylediğimiz gibi köprü yine de göz zevkine zarardır. Bunun için köprünün Karaköy ayağı sabit kalmak üzere Eminönü tarafındaki ayağının Sirkeciye bağlanması düşünülmüş ve bu hususta etütler hazırlanmıştır. Böylece Karaköy'e kadar ulaşan Boğaz sahil yolu da köprü vasıtasiyle Sirkeci - Florya sahil yoluna bağlanmış olacak, Yenicami de uzak kaldığı sükûnete kavuşacaktır.



[illegible]

Karaköy üzerinden, köprünün bir kısmiyle beraber, Atatürk köprüsünü de gösteren bir fotoğraf





[illegible] olduğu meydanlardan [illegible] Karaköy meydanıdır. Böyle [illegible] dükkanların kaldırılmasından [illegible] bu dükkanların kaldırıl- [illegible]

[illegible] kaldırılarak sahanın açılıp ferahlatıl- [illegible] tiyatrosu binasının kaldırılması tesbit [illegible]





[illegible]

KARAKÖY MEYDANI

KARAKÖY meydanı günün her saatinde kalabalıktır. Günün her saatinde iğne atsanız yere düşmez. Şimdi bu meydan eskisine göre 5-6 misli büyüdü ama yine kalabalıktan dolup, dolup taşıyor. Şaşılacak nokta şudur: Bu kalabalık bu meydan açılmadan nereye sığıyormuş. Bu kadar insan seli bu dar huniden nasıl geçiyormuş? Öyle ya, şimdi eski Cenyo'nun, Tokatlının, postahanenin, pastahanenin, ayakkabıcı dükkânlarının, Mehmet Ali Paşa hanının, köşede Yataklı Vagonlar Şirketinin bulunduğu hanın yerleri de meydan oldu da yine bu kalabalığa dar geliyor. Şimdi Domuz sokağı ile Karaköy Palasın arasındaki ada da istimlâk edilecek, burası da, meydana ilâve olunacaktır.



[illegible]

[illegible]

Bu meydanı Tünelin alt kısmına kadar büyültmek ve Perşembe Pazarından Azap Kapısına yani Atatürk köprüsünün başına giden yolu genişletmek te, plâna alınmıştır. Bu suretle Galata ve Karaköy meydanı biraz nefes alacak daha rahatlıyacaktır.

Karaköy bugün birbuçuk milyonluk, yarın kimbilir kaç milyonluk koca İstanbulun can noktasıdır. Yüksekkaldırımın alt kısmında o Cenevizlilerden kalma kemer altından, Tophaneye giden üçüncü bir yol daha açılacak bu arada trafik elbette daha çok feraha kavuşacaktır. Bu yolların etüdleri hazırlanmaktadır.

Boğaz sahil yolu Karaköyde nihayet bulmaktadır. Bu yolun Galata rıhtımındaki hazırlıkları ikmal edilmiştir. Sahili tıpkı viran gecekondular gibi perdeleyen eski çerden çöpten iskeleler kaldırılmış, rıhtım tertemiz olmuştur.

KARAKÖY - AZAPKAPI - SÜTLÜCE YOLU

Bu yol Tünelin önünden 35 m. genişlikte Azapkapı camiinin bulunduğu noktaya kadar uzanacak ve kara tarafından geçerek Şişhaneye çıkan yokuşa bağlanacaktır. Yolun güzergâhı yeni tarzda iş hanlariyle çevrilecektir. Mimar Sinan'ın eseri olan camiin bulunduğu meydan bir yeşil saha haline getirilecektir.

Yol, Denizcilik Bankası Haliç tersanesinin hemen arkasından geçerek aynı genişlikte Dolapdere caddesine uzanacaktır. Kâğıthane istikametine giden şimdiki 12 metrelik yol, 30 m. ye çıkartılacak ve virajlı yerleri ıslâh olunarak devam edecektir. Bu yol sahile yakın olarak uzanacak ve Mecidiyeköy'e de bir kol bağlanacaktır.

[illegible]





Tophanede açılması bitirilmekte olan meydan, bir sanat galerisi halindeki bu [illegible] bedayiini meydana [illegible] Türk sebil ve çeşmeciliğinin şaheserlerinden olan Mahmut I. Sebil ve çeşmesi [illegible] kurtarılmış, Kılıç Ali Paşa Camii, meydanın bir köşesinde belirmiş ve nihayet, Sanat Enstitüsünün işgal etmekte [illegible] bina kaldırılarak, arkasındaki, Fatihin toplarını döktürdüğü tarihi Tophane binası meydana çıkarılmıştır

Tophane Meydanı

Tophane Çeşmesi, Nusretiye ve Kılıç Ali Paşa Camileri

TOPHANE en güzel mimari eserleriyle âdeta bir sanat galerisidir. Bir tarafta Nusretiye camii, bir tarafta Kılıç Ali Paşa camii, ortada Üçüncü Ahmed'in yaptırdığı o şahane çeşme buraya ayrı bir güzellik vermektedir. Bu çeşme İstanbulu süsliyen eedat şaheserlerinin en kıymetlilerinden biridir. Mermer, bu çeşmede âdeta dile gelmiştir. Mermer, âdeta bir mücevher gibi işlenmiştir. Bugün sahilde yani eski Seyrisefain binasının önünden Tophaneye doğru çıkınca bu çeşme oradaki sanat halesinin üzerinde tektaş bir pırlanta gibi parlamaktadır. Şimdi bu güzel çeşme esaslı bir surette tamir görmüş, zamanın hırpaladığı, senelerin aşındırdığı yerleri düzeltilmiştir. Musluklarında artık sade su akmıyor, her tarafından bir sanat şelâlesi çağlıyor! Bu harika eserin ortaya çıkarılması ve etrafındaki derme çatma yapıların temizlenmesi cidden büyük bir himmettir.

Kılıç Ali Paşa Camii [illegible] bu güzel [illegible], [illegible] Mahmut I. [illegible] ve [illegible] görülüyor. Bu nefis Türk mimari eseri, bir [illegible] güzel [illegible] hediye edilmiştir. Daha ileride Nusretiye Camii ile yıllarca [illegible] [illegible] ve bir [illegible] [illegible] Beşer yolu [illegible]. Tophane meydanı, [illegible] ve güzel meydanlarından biri olarak kendini göstermektedir. O kadar ki bu meydanı [illegible] ve [illegible] görülür hale getirmekle meydanın estetik hüviyeti tamamlanmış sayılabilir. Beşer [illegible] yolu üzerinde bulunan Tophane meydanı, bu yolun da bir süsü olacaktır.



[illegible]

Çeşmenin sağ tarafına bir bakınız, burada biblo gibi bir cami göreceksiniz. Eskiden bu caminin mevcudiyetinden kim haberdardı? Çünkü etrafı birçok eski binalarla kapatılmıştı. Ne camiin ahengi, ne mimarisi, ne minareleri fark edilmezdi! Halbuki ne güzel, ne şirin, ne gönülle gülen bir cami imiş burası! Kubbesi, kubbesinin etrafı, minareleri pırıl pırıl yaldızlarla süslüdür. Belki mimarlara göre Türk mimari tarzını tamamiyle temsil etmez, çünkü barok üslûbundadır; ama ne de olsa manzarası göze ferahlık verir.

Bu camiin yerinde evvelce Üçüncü Selim tarafından yaptırılmış olan Arabacılarkışlası camii varmış. Sonra bu yanmış ve İkinci Mahmut bunun yerine 1826 da tek kubbeli ve iki narin minareli olan bir cami yaptırmıştır. İçindeki yazıların bir kısmı meşhur Hattat Râkım Efendinin eseridir. Râkım Efendi yazıda olduğu kadar resimde de şöhret bulmuş bir sanatkârdır. Üçüncü Selimin resmini yapmış Padişah bu resmi çok beğenmiş kendisini basılacak paraların resimlerini yapmağa memur etmiştir.

Resim o devirlerde de Güzel Sanatların bir şubesi olarak böyle güzide sanatkârların elinde inkişaf etmiştir. Râkım Efendi Osmanlı İmparatorluğunun son devirlerine kadar devam eden padişah tuğralarının o güzel şeklini de tesbit eden hattattır.

Bu Nusretiye camiinin yapılmasının bir sebebi de Yeniçeri Ocağının lâğvedilmesini kutlamak içindir. Sultan Mahmut, Nizam-ı Cedit askerlerinin Tophanedeki usta ve işçilerin namaz kılabilmeleri için bu güzel camii yaptırmıştır. Şimdi etrafı açılan bu cami Salıpazarı limanı işçileri için de temiz ve şirin bir mabet olmaktadır.

Sağda Kılıç Ali Paşa Camii 16 ıncı asırda yaşamış büyük Türk denizcisinin ismini ve hâtırasını bugün dahi bir âbide halinde gönüllerde tazelemektedir. Kılıç Ali Paşa ismi o zamanlar bütün Akdeniz ufuklarında dalgalanmıştır. Lepantodaki büyük hezimetten sonra Sokullu Mehmet Paşa ile Türk donanmasını bir yıl içinde o diriltmiştir. Akdenizde sonu gelmiş zannedilen Osmanlı üstünlüğünü tekrar o iade etmiştir!.. Kaputanıderya bulunduğu 16 sene zarfında bu üstünlüğü yine o ayakta tutmuştur. İşte Tophanede plânları Mimar Sinan tarafından hazırlanıp yaptırılan cami onundur. O 90 yaşında bu camide bir akşam namazı kıldıktan sonra gözlerini hayata kapamıştır. Eğer Barbaros Beşiktaşta ise, Kılıç Ali Paşa da Tophanede bir camiin yanında yatar. Bu iki Türk denizcisinin

[illegible]





[illegible] Tophanede bir meydandan bahsetmek [illegible] Yakındaki [illegible] çok da kötüye çıkmıştı. Resmimiz, yakın geçmişteki Tophanenin bir büyük şehre yakışmıyan halini gösteriyor

Tophanede bir meydan açılarak hem tarihî sanat eserlerinin meydana çıkarılması, hem de [illegible] ve trafik ihtiyaçlarının yerine getirilmesi için Kılıç Ali Paşa Camii karşısındaki [illegible] kaldırılarak, arkasındaki, semte adını veren tarihî Tophane binası meydana çıkarılmıştı





[illegible] meydanından Fındıklı isti[illegible] [illegible]

türbeleri Fatih'in karadan Haliç'e donanmasını sevkettiği sahanın iki başında iki kahramanlık abidesidir.

Kılıç Ali Paşa Camii seneler senesi bir köşede ihmale uğramış, hele hamamı son devirlerde birçok esrarkeşlere, serserilere yatak olmuştu. Kılıç Ali Paşa hamamı bir batakhane idi. Ahlâksızlık yuvası, sabıkalılar yuvası idi. Son zamanlarda bu hamam da bu mikroplardan temizlenmiş esrarkeşler, serseriler, uğursuzlar, sabıkalılar ayıklanmış, İstanbulun bu güzel semti Kılıç Ali Paşanın mukaddes hâtırasına lâyık bir hale gelmiştir. Cami ise esaslı bir tamir görmüş, temizlenmiş ve Nusretiye Camiinin bir tarafında pırıl pırıl parlamıştır. Eski tarih, ibadet, sanat, ve sanayi bölgesi şimdi tam rengini almıştır.

Bu camiin karşısında Kemeraltına giden cadde ile Necatibey caddesi, yani Karaköye giden Tophane caddesi arasında bir küçük ada vardı ki; burası da birtakım küçücük ahşap dükkânlarla viran hanlarla, bir mezbele halinde idi. Burası da temizlenmiştir. Şimdi eski sanat enstitüsünün bulunduğu bina da istimlâk edilmiş ve burada geniş bir meydan yapılmasına başlanmıştır. İstanbul bir taraftan güzelleşirken bir taraftan da tarih kurtarılmaktadır.



Nusretiye Camii, mimarisinin hususiyeti itibariyle [illegible] dele[illegible] ve mâbetlerin[illegible] bi[illegible] nefasetindeki Ca[illegible]



İstanbulu hakiki ve modern [illegible]

Salıpazarı Liman Tesisleri

Coğrafya kitapları İstanbul limanından bahsederler ve İstanbullular da bilirler ki burası bir liman şehridir. Ama ne garip bir liman şehri... Liman tesisleri yok. Mal getiren gemiler yanaşamaz, çünkü rıhtımı yok. Haftalarca açıkta durur ve yanaşan mavnalarla boşaltılmalarını sabır ve tevekkülle bek'emeğe mecbur bırakılırlar. Kaptanları, armatörleri bizardır. Birçok yabancı gazetelerde Türkiyeye mal taşımanın zorluğu yazıla yazı'a bitirilememiş, nihayet Türk mümessillerine ve kalem erbabına da açıkça söylenmiştir. Nihayet Türkiye için hususi surette navlun yükseltilmiştir. Ama bu hallere a'dıran, eden yok!..

Neyi kimden saklıyacağız? 1950 ye kadar durum buydu. Hattâ o yıl memleket kaderini milletin arzusuyla ellerine alanlar, ihtiyaçları sıraya koyasıya kadar da durum buydu.. Derken Salıpazarında bir harekettir başladı. Ne hareket ve ne faaliyet!.. Oraları arı kovanı gibi uğuldar olmuştu. Mavunaların, çatanaların zor yanaştıkları sığ kıyı ve deniz dibi taranıyor, derinleştiriliyordu. Bu yetmiyeceği için denizin dibine, yerine göre 20, yerine göre 30 metre boyunda içleri demir örgülü beton kazıklar çakılmaya ve denizden yer fethedilmeğe başlanmıştı. Bu ameliye bir dev cesameti aldı. Yalnız Salıpazarında yapılacak 310 metrelik rıhtım için buraya 2300 beton kazık çakıldı. Hepsi ucuca eklense 47-50 kilometre boyunda beton kazık. İstanbul - İzmit yolunun şöyle böyle yarısı kadar.

Salıpazarında biten bu faaliyet hemen Tophaneye doğru da uzandı ve böylece rıhtımın boyu 610 metreyi buldu. Rekor denecek bir müddet içinde mavunaların zor yanaştığı yere Karaköy köprüsünden çok daha uzun bir rıhtım yerleştirilmiş bulunuyordu. Bunu başarabilmek için çakılan beton kazıklar da evvelkilere eklenince, denize mıhlanmış olan beton sütunların boyu İstanbul - İzmit arasına döşenecek kadar uzuyordu.

Şimdi bu rıhtıma 4 tane Victory tipi gemi yanaşabilmektedir. Bunların getirecekleri ha-

610 metre boyundaki rıhtımlarına Victory tipi 10 bin tonluk dört geminin birden yanaşabileceği ve bir anda 3000 [illegible]



[illegible]

[illegible] her biri 15 ton taşıyan 3000 vagon yükü [illegible]. Onar vagonluk katarlardan tam 300 katar... Evet 300 katar yükü Salıpazarı ve Tophane rıhtımlarına bir anda boşaltabilir. Rıhtımların üzerinde, rıhtımlar boyunca her yana giden 3 er ve 6 şar tonluk vinç, kartal gibi gelecek gemileri kollamakta, atmaca gibi üzerlerine saldırmakta ve boşaltmakta, boşaltmakta.. üç dört günde gemi ambarlarını tertemiz etmektedir. Artık ne kaptanlardan şikâyet duyuluyor, ne armatörlerden.. Çünkü İstanbulun Rumeli yakası, şehrin bütün ihtiyaçlarını temin edecek bir boşaltma tesisine kavuşmuştur.

[illegible] kadar kısa zamanda dünün mavuna yanaşmıyan kıyısına bu muazzam tesisler oturtulmuş. 10 bin tonluk gemilerin yanaşıp boşaltılması işi başarılmıştır. Ayrıca hemen rıhtımlar üzerine 32 bin metrekarelik bir saha kaplıyan iki katlı 4 ambar yapılmış ve bunların arkalarına sıralanacak beşer katlı üç modern antrepo inşasına da başlanmıştır. Rıhtım üzerindeki antrepolarla arkalarındaki ambarlar arasındaki yük ve mal nakliyatı, bunları biribirlerine bağlıyan köprüler üzerinde işliyen raylarla, otomatik bir surette ve insan gücüne ihtiyaç olmadan yapılacaktır. 23 metre yükseklikte olacak bu ambarlar 50.000 metrekarelik



[illegible]



Denizden yer kazanılmak ve deniz dibine beton kazıklar çakmak suretiyle sağlamlaştırılan saha üzerinde inşa edilen rıhtımlar ve antrepolarla İstanbulun [illegible] Salıpazarı liman tesislerini inşa halinde gösteren bu resimde, tesislerin daha bitmeden hizmet görmeye başladıklarını tesbit etmek mümkündür.

bir kapalı ambarlama sahası meydana getirmektedirler. Ambar ve antrepoların içerileri çelik kapılarla bölünmüştür ve yangın tehlikesinde bu kapılar otomatik surette kapanarak yangının bir bölmeden diğerine sirayetine imkân vermemektedir.

Salıpazarı modern liman tesislerinin vücuda gelmesi için 12 bin ton demir, 25 bin ton çimento harcanmaktadır.. Yalnız bu rakamları görünce dahi Türkiye'nin demir istihsalinin artırılmasına ve çimento fabrikaları kurulmasına neden ehemmiyet verildiğini, hükümetin niçin bu yolda tedbirler aldığını anlamak kabil olur. Mesele gayet sadedir. Geçen asırlarda olduğu gibi maalesef bu asırda da ihmale uğramakta devam etmiş olan memleketin kendi toprağıyla kendini kalkındırması için bu toprağın elverişli olan yerinde çimento fabrikası kurmak lâzımdır. Aksi halde başkasının toprağını, onun istediği fiata almak mecburiyeti belirir. Yurtta o malzeme varken, neye onu işe yarar hale getirecek tesisler kurulmasın?

Çünkü böyle bir tesis bile orta boy bir çimento fabrikasının 3 ayda yapacağı istihsalle kurulabilmektedir.

Bütün bunlar bir ana plânın icabıdır. İstanbulun kalkınması, Türkiye'nin kalkınmasının bir safhası, mühim bir safhasıdır. İstanbulun kalkınması, evvelâ Allahın yarattığı gibi kalmış bir liman olmaktan çıkıp modern mânasiyle bir liman olması, hakikî bir liman olmasiyle tahakkuk edecektir. Yalnız Salıpazarı değil, karşı tarafta, Anadolu kıyısında da Haydarpaşa liman tesisleri vücuda gelmekte, böylece İstanbulun iki yakasında, tıpkı vaktiyle Fatih'in şehri fethetmek için Anadolu ve Rumeli yakalarında hisarlar yaptırışı gibi iki yakada liman tesisleri, ithal ve ihraç tesisleri yapılarak kurulmuş bulunmaktadır.

Salıpazarı tesislerinde deniz dibine çakılan beton kazıkların derinliklerini ve tesislerin maktaını gösteren şema



[illegible]

Boğaz Şahil Yolu

İSTANBUL Boğazının, Boğaziçinin güzelliği dünyaca meşhurdur, ama bu güzellik, İstanbulluların hepsinin pek iyi bildikleri ve acı acı üzüldükleri gibi İstanbullunun faydalanamadığı, faydalanmakta çok zorluk çektiği bir duyulup okunan, lâkin ulaşılamıyan sevgili olarak kaldı. Çünkü Boğaza gidip onun güzelliğine erişmeye, o güzelliği, tatmağa imkân yoktu, yol yoktu. Daracacık, ivicaçlı, yol denebilecek yerlerde de manzara yoktu. Hattâ Boğazı görmeğe imkân yoktu.. İstanbulun güzel Boğazı, İstanbullunun elinden gitmiş, mahdut kimselerin kıyısına keyifle yerleş-

Protokolü imzalanmış [illegible] yükünü araba vapurları çekmektedir. [illegible] bu vapurlardan Haliç [illegible] tersanelerinde yapılmış [illegible]



[illegible]

tiği bir imtiyaz haline gelmişti. Kıyısı ne demek, hâkim tepeler bile, şehirlinin istifadesinden çekilip alınmıştı.

Şimdi İstanbul Boğazı Rumeli yakasına Tophane meydanından başlıyarak Boğaz sahil yolu yapılıyor. 30 metre genişliğinde bir modern yol. Fakat hepsi bu kadar değil. Bu yol bazı kesimlerde genişletilmekte ve 30 metrelik en dışında kalan geniş kıyı kısımları yeşillendirilip ağaçlandırılarak gezi haline getirilmektedir. Hemen elimizde tutabileceğimiz kadar yakın bir gelecekte, ağaçlar altında, çiçek tarhları arasında, Boğazın istediğimiz, beğendiğimiz yerinde, bir sıraya oturacağız ve Boğazda akşamı, Boğazda mehtabı, canımız isterse Boğazda sabahı sindire sindire tadabileceğiz. İstanbullu olmanın, bu tabiatın özendiği ve ecdadın bezediği şehirde, yaşamanın tadını çıkaracağız. O zaman Boğaz, İstanbullunun Boğazı olacaktır. O zaman Boğaz İstanbulda yaşıyan herkesin, hemşerinin, halkın, milletin olacaktır.

[illegible]



[illegible] böyle [illegible] olmıyacak bir bölgesi görülüyor. Saray, duvarları ve meydanda. Ayaz paşadan inen yol [illegible] gayrı [illegible]

Dünyanın bu en emsalsiz şehrinin bütün tabiî güzelliklerini, nasılsa ve ne suretle ise bir imtiyaz haline getiren engellereden sıyırarak İstanbullunun, İstanbula gelen yerli ve yabancı seyyahların istifadesine arzetmek, asırlardanberi yapılamamış, daha garibi geri asırlarda değil, yirminci yüzyılda da bugüne kadar başarılamamış birşeydi. Bunu, tedaileriyle beraber, bukadarcık olsun, düşünmekte fayda vardır.

Boğaz Sahil Yolu, aslında Karaköyden başlıyor. Karaköyün bile denizinin kenarını İstanbullunun elinden ve gözünden alan münasebetsiz engeller, parmaklıklar, bakışı kapayıcı hailler giderilmiş, çalıştığı bürodan çıkarak öğleyin ufak tatilde biraz hava almak, deniz kenarında bir şehirde yaşadığını hissetmek istiyen İstanbul hemşerisine bu imkân temin edilmiştir. Ama Karaköy nihayet şehrin içi, göbeğidir. Oradan uzanan Kemeraltı caddesi 30 metre genişlikte Tophane meydanına ulaşacaktır. Orada harikulâde âbidelerimiz var. Genişleyip açılan bu meydandaki mücevherler, teker teker meydana çıktı. Kılıç Ali Paşa Camii, az ilerisinde o dünyada eşi olmıyan Mahmud I. sebil ve çeşmesi, karşısında Fatih'in toplarını döktüğü meşhur tophane binaları.. Daha ileride, yakın ufukta bir biblo ihtişamiyle gözleri büyüliyen Nusretiye Camii.. ve Fındıklıya doğru gözün alabildiğine, geniş ve ferah uzanan Boğaz Sahil Yolu.

Bütün İstanbullular bilirler ki daha düne kadar Tophanede bir meydan yoktu. Tophanede sade kasvet, sade kir ve sade karanlık vardı. Tophane, hattâ İstanbulun tortusunun barındığı adı kötüye çıkmış bir mıntakaydı. Bugün Tophane bir ferahlık, bir güzellik meydanı, bir sa-



Resmimiz Beşiktaştan Ortaköye giden sıkı dar yolu göstermektedir. Bugün, bu [illegible] maziye karışmıştır





Dolmabahçeden Beşiktaş meydanına giriş bölgesinde, yolun sağında bulunan Köşe hamamı ve harap binaların yola bakan kısımları ve bunlar kaldırılarak yol genişletilmiştir. Resimlerimiz yolun eski dar halini ve yıkılması bittikten sonraki durumu tesbit ediyor.



[illegible]

natlar meşheri, âdeta daha ilerideki Güzel Sanatlar Akademisine gidişe gözü ve ruhu hazırlıyan bir cadde müzesi haline gelmiştir.. Yalnız bu mu? Hayır, değil. Usta bir el şehrin bu, ta göbeğindeki meydanı böyle bir sanatkârane tablo mevzuu haline getirirken İstanbulun en büyük ihtiyaçlarından birini de onların yanına zevkle yerleştirmesini bildi.. Orada Salıpazarı liman tesisleri var. Liman boşalacak malları, maliyet unsurlarını bozmıyacak derecede şehre yaklaştıran en modern liman tesisleri. Rıhtımlar, antrepolar, depolar ve Tophaneden Boğaz boyunca uzanan o güzel geniş cadde üzerinde asra uygun iş hanları...

Bu bir yeni zihniyettir. Bu, kalkınan, hakettiği imara kavuşan, lâyık olduğu ihtimamı nihayet gören güzel İstanbulun, bu cedadın en kıymetli emanetinin, nihayet ihmalin utandırıcı küfünden ve pasından kurtarılmasına bütün azim ve imaniyle karar vermiş bir zihniyetin ifadesidir.

Fındıklı - Kabataş

Boğaz Sahil Yolu, Tophanede, çirkin binaların ve şehrin bugünkü ihtiyaçlarına uymıyan yapıların kaldırılmasiyle genişliyen, bütün zarif tarihi yapıları gözlere arzeden bir meydandan geçtikten sonra 21 metresi otomobil izi ve iki yanında 4,5 metrelik kaldırımla 30 metre genişlikte devam etmektedir. Fındıklıda yalnız gözün değil, sıhhatin de tahammül edemiyeceği bütün o çerden çöpten, yapılalıberi el sürülmemiş binalar kaldırılmış ve 30 metrelik sahil yolu Kabataşa kadar uzatılmıştır. Bu arada Fındıklıda sahildeki, bakımsızlıktan harap olmuş güzel tarihî mabet Fındıklı camii tamir edilmiştir.

Kabataştaki araba vapuru iskelesi de değiştirilecek, ihtiyaca ve kullanışa daha elverişli bir hale getirilecektir. Dolmabahçe camiine kadar uzanan caddenin kıyı kenarları yeşil ağaçlıklı güzel bir gezi haline gelecektir. Boğaza doğru gidişte, yolun solunda bulunan seddin geri alınmasından sonra cadde burada, büyük bir ferahlığa kavuşmuş, kıyıda uzanıp giden İnhisarlar binalarının kaldırılmasiyle de kıyı İstanbulluya geri verilmiştir.

Dolmabahçe camiinin restorasyonu devam etmektedir. Bu cami karşısında bulunan ve Gümüşsuyundan inen yol, oradaki tarihî sebilin kaldırılıp başka bir yere nakledilmesiyle virajından kurtulacak, Dolmabahçeye düz inecek ve trafik orada da rahatlıyacaktır.

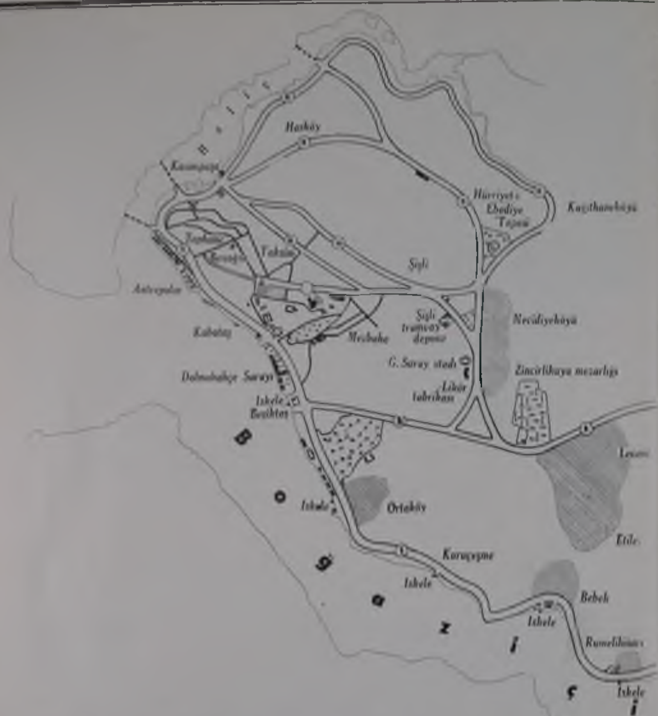
Dolmabahçedeki geniş meydan olduğu gibi muhafaza olunacaktır. Buradan Beşiktaşa uzanan iki tarafı ağaçlı serin yol bugünkü haliyle devam edecek ve böylece Beşiktaş meydanına varılacaktır.

Beşiktaş Meydanı

Dolmabahçeden Beşiktaş meydanına girişte yol üzerine rastlıyan eski hamam ve harap bi-

[illegible]





BEYOGLU CIHETI ESAS PLÂNINDA YENİ YOLLAR

1 — Boğaz sahil yolu;
2 — Taksim - Şişli - Büyükdere asfaltı;
3 — Beşiktaş - Yıldız yolu;

4 — İstinye iltisak yolu;
5 — Tarabya iltisak yolu;
6 — Kilyos yolu;
7 — Eski Kilyos yolu;
8 — Dolapdere - Kasımpaşa - Sütlüce - Kâğıthane - Şişli yolu;
9 — Kasımpaşa - Darülâceze - Şişli yolu;
10 — Kasımpaşa - Şişli yolu.





[illegible] alınmasıyle başarılmaktadır



Rumeli Hisarı restore edilmiş ve Hisarın [illegible] şekilde tamirden geçirilmiştir. Aşağıda Hisar-dan bir kış manzarası görülüyor.

nalar kaldırılmıştır. 50 m. genişlikteki Yıldız yolu da meydanın ortasına inmektedir. Böylelikle burada, Barbaros türbesini de içine alacak bir meydan vücuda gelmektedir. Meydanın iki yanına resmi sektöre ait binalar yapılması düşünülmektedir. Deniz tarafına ise büyük bir Barbaros abidesi inşa olunacak ve buradaki tarihi eserler bir park içinde toplanacaktır.

Ortaköy - Lido

Beşiktaş meydanından sonra Et ve Balık Kurumu tesislerinin önünden itibaren yol içeriden geçecektir. Sahil kısmında Ortaköy'e kadar devam eden büyük binaların duvarları indirilmek suretiyle denizin gidiş istikametinde gözükmesi temin edilecektir.

Ortaköyde yolun Lido önlerine kadar 30 m. genişlikte devamını temin edecek şekilde düzeltmeler yapılacaktır. Ortaköy camiinin etrafı açılarak tanzim edilecek ve her taraftan kolayca görülebilecektir. Ortaköy vapur iskelesinden sonra yol Yüzme İhtisas Kulübü önünden geçerek Kuruçeşmede turistik tesislerin arkasına ulaşacaktır.

Kuruçeşme - Arnavutköy

Lido gazinosundan sonra Kuruçeşmeye kadar uzayan sahildeki yükleme boşaltma tesisleri başka yere nakledilecek ve bu bölge turistik bir kısım olarak tanzim edilecektir. Burada gazinolar, eğlence yerleri ve banyo yerleri bulunacaktır.

Sahilin karşısındaki küçük ada, modern bir spor ve kamp sitesi haline getirilmekte ve projeleri hazırlanmaktadır.

Kuruçeşme ile Arnavutköy arasında sahil kısmındaki binalar tamamen kaldırılarak yol, 30 m. genişlikte sahili takiben devam edecektir.

Arnavutköy - Bebek

Arnavutköyün akıntıburnu mevkiindeki dönemeçten itibaren Bebek'e doğru uzanan sahilde büyük rıhtım inşaatı devam etmektedir. 5-6 milyon lira sarfı suretiyle burada yolun sahil kısmı güzel bir rıhtımla takviye edilmektedir. Bu rıhtım güzergâhına raslayan Boğaziçi Lisesinin eski binası kaldırılmış ve civar hayli genişlemiştir:

30 m. lik sahil yolu Mısır sefarethanesinin arkasından ve büyük apartmanların önünden Bebek'e ulaşacaktır.



Boğaz Sahil yolu, Arnavutköyde Akıntıburnundaki harabelerde kurulu gazinoların ve daha ileride eski Boğaziçi lisesinin yerleşik bulunduğu sahilsarayların kaldırılmalariyle bu mıntakada genişletilmiştir

[illegible]





[illegible]

Arnavutköyden Bebek'e giden yol düz bir şekilde sahilden geçecek ve halen Bebek gazinosunun bulunduğu ağaçlık kısım tanzim olunarak yeşillikli bir meydan haline getirilecektir.

Bebek - Emirgân

Boğaz yolu Bebekten sonra sahili takiben Rumelihisarına varmaktadır. Baştanbaşa restore edilen ve ışıklandırılan Hisarlar bütün haşmetiyle meydana çıkmıştır. Surların ortası bir park haline getirilmektedir. Balta Limanında kıyıdaki Kemik Veremi Hastahanesinin bulunduğu kısım ile yolun yamacındaki saha turistik tesislere ayrılmıştır.

Daha ileride Emirgân rıhtımı deniz doldurulmak suretiyle genişletilerek yeniden inşa edilmiştir. Güzergâhtaki denize nazır gazinolarda halk şimdiden temiz hava almakta ve Boğazın güzelliğini seyredebilmektedir.



İstinye - Tarabya

İstinyeye girişte sağda bulunan yalılar muhafaza olunacaktır. İstinye koyundaki doklar kaldırılarak körfezde deniz sporları tesisleri vücuda getirilecektir. İstinye köprüsü yolun genişliğine uygun şekilde yeniden inşa edilmektedir. Sırtlarda ise bazı bölgeler turistik tesislere ayrılmıştır.

İstinye koyundan Yeniköye girişte ağaçlıklı yolun sol tarafına rastlıyan kısımda kayalar yontularak yola genişlik verilmiş ve daha ilerde yol üzerine rastlıyan eski harap binaların kaldırılmasına başlanılmıştır. İstinye ile Yeniköy arasında sahildeki bahçeli köşkler oldukları gibi kalacak, bu suretle Boğaziçinin hususiyetleri muhafaza olunacaktır.

Yol yalıların bittiği noktada sahile çıkmakta ve çıkış yerinden itibaren bazı kısımları denizin doldurulması suretiyle yol genişliği muhafaza olunmaktadır. Bu civarda ve daha ilerde Kireçburnu civarında sahilin denizden doldurulması faaliyetine geçilmiştir.

Sahili takiben Tarabyaya varılmaktadır. Koy'un başında yukardan inen 30 m, lik bağlantı

İstinyeden Yeniköye giden yol, Boğaz Sahil yolu genişliğine kavuşacak, Yeniköyde, sahilde kalan bahçeli köşkler oldukları gibi [illegible]

[illegible]

yolu burada sahile bağlanmaktadır. Koy'un çevresi Boğazın bu güzel yerine uygun bir hale getirilecektir. Tarabyadan Kireçburnu istikametine dönen noktada Emekli Sandığı tarafından modern ve turistik bir otel inşa olunmaktadır.

Kireçburnu - Büyükdere

Kireçburnu istikametinde olan bazı kısımlarda da yol denizin doldurulması suretiyle kazanılacaktır. Kireçburnunda vapur iskelesi civarında sahil kısmı tamamen turistik tesislere ayrılacaktır. Bu kısmın sahil şeridinin solunda bulunan balıkçı mahalleri muhafaza ve ihya olunacaktır. Burada küçük bir mendirek vücuda getirilecektir. Sırttan inen 30 metrelik yol, fidanlığın arkasından sahile bağlanacaktır.

Büyükderenin sahil şeridi, eski ahşap binalar restore edilmek suretiyle muhafaza olunacaktır. Balıkçı yerleri ve gazinolar da turistik vasıflarda olmak üzere hususiyetleriyle muhafaza ve ihya edilecek, küçük gazinolar kahveler ve balık lokantaları buraları süsliyeceklerdir.

Bu suretle Boğaz yolu şeridinde yer yer sahilden içeri girilmekle bilhassa turistler için bir değişiklik yaratılmıştır. Bunların dışında Bebekten itibaren Sarıyere kadar denizden kazanılan yerlerde, küçük turistik kahveler, gazinolara motellere ve deniz banyolarına rastlanmak da mümkün olacaktır.

Sarıyer - Yenimahalle

Sarıyerden sonra Yenimahalleye kadar olan kısımda yol 7 - 8 m. daralmaktadır. Burada esasen trafik pek mevzubahis olmadığından tamamen turistik bir bölgeye girilmiş olacaktır. Sahil kısmında yine turistik tesisler kurulacak, bu arada balıkçı kahveleri ve balık lokantaları yapılacaktır.

Yenimahalle ile Kavaklar arasında yol biraz daha daralacaktır. Bundan gaye de, o civardaki güzel görünüşlü yarların sunileştirilerek bozulmamasını temindir.

Kavaklarda karakteristik balıkçı mahalleri aynen muhafaza edilecek, buradaki geniş Çınarlı meydan turistik ve yeşil bir bölge olarak tanzim edilecektir.

[illegible]



Şişliden başlıyarak Mecidiyeköyünden geçip Levent mahallesi [illegible] Büyükdere yolu; kazaları ile birçok cana kıyan eski 6-7 metre [illegible]

Boğaz sırtındaki yollar

İstinye - Tarabya - Büyükdere ve Yıldız - Beşiktaş yolları



BUNDAN bir, bir buçuk sene evveline gelinciye kadar güzelim Boğazın adamakıllı hiçbir yolu yoktu. Boğazda oturanlar bile, Boğazın yüzüne hasret çekerlerdi. Şairin dediği gibi:

Men ki senin yanında dahi
hasretim sana!

Sahildeki binalar hatta mahalleler Boğazı bir kafes ar[illegible]

Boğaza yukardan sırtlardan mı inecektiniz? O zaman da dar ve lvicaçlı yollar bir kabus gibi önünüzde uzanırdı. Yukardan Maslak yolundan Hacıosmanbayırından Boğaza [illegible] katil olmuş, kaç hanuman söndürmüştür! Çünkü dar [illegible] iyi de olsa kötü yoldan daha tehlikelidir.

Ama şimdi Boğazı hem sahilden hem de yukardan geniş ve rahat yollar kucaklamaktadır. Bu yazımızda Boğazın yeni yapılan sırt yollarını gö[illegible] geçireceğiz.

Mecidiye Köyü:

Şişli Caminin ilerisinde bir mezarlık vardı. Bu mezarlığın duvarı birkaç metre geri alınarak yol buradan geniş-

Boğaz sırtlarını Beşiktaşa bağlıyarak Zincirlikuyudan Beşiktaş meydanına birkaç dakikada inmeyi mümkün kılan 60 metre genişliğindeki asfalt yol, iltisak yollarının en mühimlerinden biridir. Resmimiz [illegible]



letilmeye başlanmıştır. Buradan şimdi Mecidiyeköyüne doğru [illegible] gazeteciler kooperatifinin evlerinin bulunduğu [illegible]

Geliş-gidiş istikametleri ayrılmış [illegible] Bu yoldan otomobiller saatte [illegible]

Yıldız Yolu:

[illegible] Barbaros meydanına kadar [illegible]

Bu 1,5 kilometrelik kısımda yolun meyli [illegible] barakalardan temizlenmiş [illegible] Beşiktaştan Boğaza açılan [illegible]

Levent Mahallesi:

[illegible] kolayca ödeyebilecekleri taksitlerle [illegible] rulan Emlak Kooperatifidir.

İstinye Yolu:

[illegible] bir çeyrek sonra istinyedeyiz. İstinye şimdi [illegible]

Boğaz sırtlarında Zincirlikuyudan Sarıyerde [illegible]

Tarabya Yolu:

Şimdi tekrar çıkalım Ayazağaya. Buradan Hacıosman [illegible] istikametleri ayrılmış sayılır. [illegible] geceye uzanmaktadır. Hacıosmanbayırı [illegible]

Büyükdere Yolu:

[illegible] yakında beton dökülmesine ve asfaltlanmasına başlanacaktır.



Mecidiyeköyünden [illegible]

[illegible] Zincirlikuyu'dan Levent [illegible] Boğaz [illegible] yukarıda görülüyor

Levent [illegible] Boğaz [illegible] büyük [illegible] yol. Arasında [illegible] Aşağıdaki resimde [illegible]



[illegible]

Rumelihisarı ve tamir işleri

FATİH Sultan Mehmed, 26. Mart, 1452 de Rumelihisarı'nın bulunduğu mevkie gelmiş ve buradaki Sen Mişel kilisesini yıktırarak Anadolu'dan getirttiği malzeme ile Rumelihisarı inşaatına başlatmıştır. Bu inşaatta üç - beş bin işçi ve on bin yamak çalıştırılmış, üç buçuk ayda da bitirilmişti. Saruca Paşa, Zağnos Paşa, Halil Paşa kuleler'nın duvarları kalınlığı 20 - 25 ve surların kalınlığı da 30 - 35 kademdir. Fatih, Hisarın inşasından sonra Firuz Ağa kumandasında 400 askeri buraya memur etmiş ve Boğazdan müsaadesiz geçen gemileri batırması için emir vermiştir. İlk olarak müsaadesiz geçen bir Venedik gemisi burada batırılmıştır. Rumelihisarı, fetihten sonra hapishane olarak kullanılmış bazı yabancılar da buraya kapatılmıştır.

19. Asrın sonundan beri metrûkiyete bırakılmış olan Rumelihisarı'nı Cumhurbaşkanımız Celâl Bayar 1953 yılında müteaddit defa ziyaret etmiş ve burasının restorasyonunun yapılması hususunda alâkalılara emirler vermiştir.

Bunun üzerine 1955 yılının bütçesinden (600.000) liralık ödenek tahsis edilerek Saruca Pa-



[illegible] Halil Paşa [illegible] içerisinde işleyen asansör

şa kulesi ve Halil Paşa kuleleri ile bir kısım surların restorasyonu yapılmıştır.

1956 yılında tahsis edilen (500.000) liralık ödenekle Zağnos Paşa kulesi ve etrafındaki surlar tamir edilmiştir.

1957 bütçesinden verilen (750.000) liralık ödenekle de Saruca Paşa kulesi'nin dahilî ahşap işleri ile bahçe tanzimi ve Halil Paşa kulesi'ne asansör yaptırılması, elektirik, su tesisatı işleri ele alınmış olup halen restorasyona devam olunmaktadır.

Rumelihisarının bahçe tanzimi ayrı bir mevzu halinde ele alınmış, geçen yıl açılan müsabakaya iştirak eden 12 proje arasında birinciliği kazanan müsabıklar bahçenin tanzim işi ile görevlendirilmişlerdir.

Rumelihisarı bahçesi bir Türk kalesi bahçesi halinde tanzim olunmakta, Zağnos ve Saruca Paşa kulelerine çıkan yollara, merdivenler yapılmakta, sedler çimlenmekte, bazı merasim günlerinde buraya gelecek mehter için yer hazırlanmakta, ziyaretçilerin Boğazı en iyi gören mevkilerde dinlenmeleri, kahve, çay içmeleri için de mimariyi bozmıyacak oturma yerleri hazırlanmaktadır.

Bahsi geçen restorasyon işleri ikmal edildikten sonra Fatih kulesinde devrinin silâhlarını ve eserlerini ihtiva edecek bir müze ziyarete açılacaktır.

Saruca Paşa kulesinde kurulacak olan müze, eski asırlara ait top, tüfek, kılıç, ok, yay, kalkan, miğfer, bayrak, kale anahtarları gibi askerliğe ait hatıralarımızı ihtiva edecektir. Saruca Paşa kulesi'nin zemin katına girildiği vakit soldaki küçük odada, eski bayraklar arasında Fatih Sultan Mehmed'in bir kılıcı teşhirde görülecektir. Bundan sonra kulenin zemin kısmına girildiği vakit sağlı, sollu duvar kısımlarında Hünernameden 1.49 × 2.42 m. ölçüsünde büyültülmüş biri Fatih Sultan Mehmed'in Belgrad muhasarasını gösteren minyatürle, İstanbul'a girdiği gün Atmeydanında, Bizanslıların inandığı bir efsaneye karşı koymak üzere Yılanlı Sütuna gürz atışını gösteren diğer bir minyatür yer alacaktır. Bu katta mevcut üç büyük niş içinde 15. asra ait kılıçlar, oklar, yaylar, miğferler teşhire konulmuş olacaktır.

Soldaki küçük odaya, Belgrat muhasarasını gösteren bir harb plânımızla, Belgrad kalesinin ve diğer kalelerimizin kilitleri konulacaktır. Bunun mukabilindeki oda ise Fatih devri şahsiyetlerinden iki zevatın hâtırasına tahsis olunarak, Sadrıazam Mehmed Paşanın kalkanı ile Çandarlı Ali Paşanın serpuşu teşhir edilecektir.

Kulenin birinci katında, İstanbul muhasarasının muhtelif safhalarını gösteren büyük bir maket konulacaktır.

Kulenin dördüncü katındaki ocaklı oda, eski bir Türk odası şeklinde tefriş edilerek ziyaretçilerin istirahat yeri haline konulacaktır. Bu odaya ve zemin katındaki küçük odalara, Fatih'in bronzdan yapılmış kandilinin aslı ile benzerleri asılacaktır.

Saruca Paşa kulesinin diğer katları, ileride Fatih devrine ait hâtıraların teşhirine tahsis olunacaktır.

Ayrıca, ahşap kısımları zamanla çürümüş bulunan sahildeki Halil Paşa kulesinin içine, binanın yapısına halel vermeden bir asansör yerleştirilmiştir. Bu suretle, ziyaretçilerin kolayca kulenin üstüne çıkabilmeleri sağlanmıştır.

Rumelihisarının muhtelif yerlerine eski asırlara ait Türk topları konulacaktır. Asli vaziyetlerinde, toprak üzerine konulmuş olan büyük toplar bugün muhafazalarını ve daha kolay tetkiklerini mümkün kılacak şekilde beton ayaklar üzerine oturtularak teşhir edilecektir.

Ayrıca, İstanbul Belediyesi bu yıl Rumelihisarı restorasyonuna (171.000) lira tahsis etmiştir. Bu tahsisat ile Hisarın ve Zağnos Paşa kuleleri arasındaki sur kısmiyle bahçe ve kulelerin su tesisatı ve bahçenin mütebaki tanzim işleri ikmal edilecektir.

Rumelihisarı inşaatı bahçesi ile, dinlenme yerleri ile müzesi ile iki - üç ay içinde bitecek ve halkın ziyaretine açılacaktır.

Türkiye Yedek Parça İthalât ve İmalâtçıları Kooperatifi tarafından Ayazağada kurulacak 350 - 400 dükkânı, ikametgâhları, spor sahaları, yüzme havuzları ve lokantaları bulunan büyük modern sitenin maketi





[illegible]

Boğaziçi Köprüsü

Asya ve Avrupayı birbirine bağlayacak 1340 metre boyundaki karayolu geçidi

BOĞAZIN Rumeli ve Anadolu kıyılarını biribirine bağlıyacak bir köprü yapılması için harekete geçilmesi ve bu uğurda bir fransız şirketiyle protokol imzalanması, İstanbul sınırları dışına çıkarak bütün memleketi sevindiren ve Türkiye sınırlarından taşarak dünyayı ilgilendiren mühim bir hâdise oldu. Çünkü Boğaziçi köprüsü yalnız İstanbul işi değildir, bütün memleket işidir. Bugünün Türkiyesinde karayolları, tarihimizde bir eşi daha görülmedik muazzam bir inkişaf halindedir. Yurdumuzun kendi içine kapanmış, kendi kendini geçindirmeğe mecbur bırakılmış kapalı bölgeler halindeki zengin ve çeşitli iklim değişikliğine sahip birer hazine olan sahaları, dört bir bucağı biribirine bağlayan karayollariyle bütün memlekete açılmış ve yalnız bu gelişme bile son yedi yıllık kalkınmamızın bellibaşlı unsurlarından biri olmuştur. Fakat Gaziantep, Erzurum, Hatay plâkalı kamyon, otobüs ve otomobilin gelip İstanbul Boğazına dayanarak ileri geçememesi; Kırklareli, Edirne, Çorlu plâkalı nakil vasıtalarının Anadolu'ya geçebilmek için Rumeli yakasında beklemeğe mecbur kalmaları ve araba vapuru beklemeleri, şüphe yok ki büyük bir ârızaydı. Bilhassa yaz aylarında Kabataş araba vapuru iskelesinden ta Salıpazarına kadar uzanan ve araba vapurlariyle karşı yakaya geçirilmelerini bekliyen vasıtalar heder olan zamanın birer canlı misali halindeydiler. Yazın artan seyrüseferin tıkadığı Boğaz geçidini, kışın da şiddetli lodoslar, kesif sisler işlemez hale getirmekteydi

İşte Boğaziçi köprüsü bütün bu zaman ve iş saati kaybını derhal kaldıracak tek çaredir. Sis, lodos veya tipi, Boğaz köprüsü üzerinden nakil vasıtalarının su gibi akıp geçmesine engel olamıyacaktır. Büyük şairimiz Yahya Kemal "Siste Söyleyiş" şiirinde:

> **Birden kapandı, birbiri ardınca perdeler**
> **Kandilli, Göksu, Kanlıca, İstinye nerdeler?**
> **Som zümrüt ortasında, muzaffer akıp giden**
> **Firûze şehri nerde? Bugün saklıdır neden?..**

diyerek, Boğazın ve onunla birlikte ortasından aktığı İstanbulun sise gömülüşünü anlatır. Lâkin Boğaz köprüsü yapıldıktan ve iki yakayı birbirine bağladıktan sonra birbiri ardında kapanan bu perdeleri yine birbiri ardınca açmış olacaktır. Kandilli, Göksu, Kanlıca ve İstinye-nin nerede olduğu sorulmıyacak, çünkü oralara yalnız İstanbul'un değil, dünyanın her yerinden kolayca ulaşmak ımkân içine girecektir. Boğaz köprüsü, İstanbulu beyaz karanlıktan sıyıracaktır.

Boğaz köprüsü muazzam bir teşebbüstür, milli bir teşebbüstür. Bu köprü Avrupa kıtasını



Boğaziçi köprüsü tahakkuk [illegible]

Asyaya bağlıyacak ve bütün Asyanın da Avrupaya açılan yolu olacaktır. Yalnız bu hakikat, köprünün sağlıyacağı iktisadı faydaların gözler önünde canlanmasına yetmektedir.

Boğaz köprüsü bu derece aktüel bir hale geldikten sonra, köprünün nereye kurulacağı mevzuu da şüphesiz merak edilen bir noktadır. Köprü, Boğazın en dar yerine mi kurulacaktır, yoksa Anadolu yakasiyle Rumeli yakası arasında trafik bakımından en uygun yerine mi? Mütehassısların bu suale verdikleri cevap köprünün trafik bakımından en elverişli yere kurulması gerektiği olmuştur. Bu halde köprünün Arnavutköy ve Bebek'ten ileride olmaması, yani Bebekle Kabataş arasında bir yerde bulunması gerekmektedir. Esasen en uygun ve elverişli yer tesbit edilmiş bulunmaktadır.

Boğaz köprüsü bir asma köprü olacaktır. Protokolun imzalanmasından 3 ay sonra köprünün ihalesine gidilecektir. Maliyeti 30 milyon dolar tahmin edilmekte, bunun 20 milyonunun dış tediye, 10 milyonunun da iç tediye olacağı hesaplanmaktadır. Köprü 1340 metre boyundadır ve deniz üzerinde, iki ayak arasında bırakacağı açıklık da 675 metredir. Boğaziçi köprüsü, bu ölçüleriyle dünyanın en büyük köprüleri arasına girmektedir. Amerikanın San Fransisko şehri körfezindeki Golden Gate köprüsü 2770 metre boyu ve 1270 metre ayak açıklığıyla dünyanın en büyük köprüsü olduğuna göre Boğaziçi köprüsü dünya büyük köprüleri arasında sekizinci gelecektir. Dünyanın en büyük köprüsü Golden Gate'in denizden yüksekliği 60 metredir. Boğaziçi köprüsü ise 50 metre yükseklikte olacaktır. Bu, 17 katlı bir apartımanın yüksekliği demektir. Amerikan donanmasına mensup 50 metreden yüksek üç gemiden gayrı bütün gemiler, Boğaziçi köprüsünün altından geçebileceklerdir.

Mütehassıslar, Boğaziçi köprüsünün ölçülerinin çok zarif bir köprü meydana getirecek mikyasları verdiğinde müttefiktirler. Ayak veya pilonları deniz yüzünden 132 şer metre yükseklikte olacak olan bu köprünün pilonları içindeki asansörlerle, pilonların tepelerine çıkmak ve Boğazın harikulade manzarasını seyretmek mümkün olacaktır. Köprünün bizzat kendisinin olduğu kadar bu hususiyetlerinin turistik ehemmiyeti ayrıca izaha lüzum göstermiyecek derecede sarihtir.

Boğaziçi köprüsünün genişliği 19,5 metre olmakla beraber, iki yanda yayalar için ikişer metre genişliğinde iki kaldırım bırakılacak ve ortada nakil vasıtalarına yedişer metrelik gidiş ve geliş yolu ayrılacaktır ki böylece vasıtalar ikişer sıra halinde gidip gelebileceklerdir.

Boğaziçi köprüsüne 23 bin ton muhtelif cins demir ve çelik harcanacaktır ki bu, aşağı yukarı Karabük fabrikamızın 2 aylık istihsali demektir. Bütün köprüye sarfedilecek olan 14 bin ton çimento ise orta boy bir çimento fabrikasının 2 aylık istihsaline tekabül etmektedir.

Boğaziçi köprüsü ihale tarihinden itibaren 4 yıl içinde biteceğine göre 1961 yılında bu köprü trafiğe açılacak ve iki kıtanın birbirine bağlanması tarihi başarısı kuvveden fiile çıkacaktır. Esas itibariyle Türk mühendis, teknisyen ve işçisinin bir başarısı olacak olan bu eser yalnız iktisadi faydasının azameti bakımından mühim olmakla kalmıyacak, iç turizm için çok enteresan bir mevzu olması bir yana, hiç şüphesiz Avrupa ile Asyayı birbirine bağlıyan köprü, bütün dünya için bir alâka mevzuu teşkil edecek ve yurdumuza seyyah celbinde de büyük bir role sahip olacaktır. Demokrat Parti iktidarının iş yapma azminin bu harikulade âbidesini de yakın bir gelecekte Boğazın güzelliğine ilâve edilmiş bir mücevher halinde görebileceğiz.

Turizm Bankası

Kilyos Tesisleri

TÜRKİYE'DE ilk plânda turistik tesisler kuracak şirketler meydana getirip bunlara ortak olmak, sonra turistik özel teşebbüslere mali yardımda bulunmak ve turizme hizmet edecek her çeşit teşebbüse katılmak gayesiyle tesis edilen bir finansman müessesesi halinde 1955 te kuruldu ve derhal faaliyete geçti. Gayesi, güzelliğine bütün dünyanın hayran kalmakta dil birliği ettiği emsalsiz yurdumuzu bir turist memleketi haline getirmek, mümkün olan hızla asırların ve maalesef Cumhuriyetin kuruluşundan beri ihmal içinde geçen çeyrek asrın kayıplarını telâfi etmektir. Çeyrek asır içinde o da ancak büyük Atatürk'ün şahsî nüfuzuyla yaptırılabilen biri Ankara'da, diğeri Bursada ve nihayet üçüncüsü de Yalova'da olmak üzere üç turistik otelden gayri otel yoktu. Daraltılmış, kısır ve verimsiz bırakılmış hususî teşebbüste de turistik otel yapma cesareti yoktu.



750 metre uzunluğunda, 30 metre genişliğinde ince ve berrak kumlu bir emsalsiz plâj olarak, İstanbulun yanıbaşındaki Kilyos, yalnız Türkiyemizin değil, Yakın Şarkın en güzel deniz ve kumsalına sahiptir. Buraya Büyükdere - Kilyos yolu ile en kısa zamanda varılır



Türkiye Turizm Bankası Bolu'da, İstanbul'da, Bursa'da, Çanakkale'de, İzmir'de turistik tesisler kurmayı plânının birinci safhasına almıştır. Ayrıca Türkiye'nin bütün turistik karayolları üzerinde 42 motel ve konaklama tesisi kurmak da yine turistik faaliyet plânının ilk safhasındadır.

Türkiye Turizm Bankasının Kilyos tesisleri 24 odalı ve 48 yataklı, her türlü konforu haiz bir otel; 25 i ikişer, 25 i de üçer odalı, mutfakları, duşları ile dayalı döşeli 50 plâj ve dinlenme evi, bunlardan başka da plâj, kabine ve tesisleriyle spor sahaları ve çocuk bahçelerinden meydana gelmekte ve daha ilk yıl ihtiyaca yetmiyen otele ek olarak 150 odalı yeni bir otel hazırlıklarına da geçilmiş bulunulmaktadır.

Türkiye Turizm Bankasının Kilyos Turistik tesisleri şimdiye kadar 125 tek kabine, 36 tentelı aile kabinesi, ayrıca serbest girecekler için 250 kişilik gardıropla ziyaretçilerini kabule hazırdır





TAKSİM MEYDANI

Taksim (Cumhuriyet) meydanı ismine yakışır bir tarzda tanzim edilecektir. Meydanın ortasındaki Cumhuriyet Âbidesi, yeni bir şekil verilecek o'an gezi yerinin ortasına alınacaktır. Cumhuriyet gezisi sahası ise bugünkü seviyesinden alçaltılarak Taksim Gazinosunun hizasına indirilecektir. Meydanda Sular İdaresine ait kısımda blok apartmanlar inşa olunacak, meydanın altından da istifade edilerek burada yeraltı geçitleri ve bu geçitler içinde, mağazalar, restoranlar yapılacaktır. Taksim [illegible] Park Otel önünden Taksime gelen yol Opera binasının hizasından itibaren alçaltılarak Taksim Gazinosunun seviyesine indirilecektir. Meydanın trafiği de yeni alacağı şekle göre tanzim olunacaktır

•

ŞİŞLİ MEYDANI

Taksimden gelen yol Şişli Caminin bir yanından Mecidiyeköyüne, diğer yanından Âbidei Hüriyete ayrılmaktadır. Bu yolların kavuştuğu genişlikte yaptırılan havuz Şişli Camii ile bir ahenk teşkil edecek şekilde tanzim olunacaktır. Meydanın trafiği yollardan çıkış istikametlerine göre halledilmiş[illegible]

Taksim Şişli Yolu

AKSİM meydanından Şişli istikametine giden yol üzerinde Divan Otelinin karşısına rastlıyan kısımdaki eski binalar kaldırılmıştır. Bunların yerini şimdiki büyük apartımanlar alacaktır.

Daha ileride Harbiye Binasının karşısına rastlıyan binaların çıkıntı teşkil eden cephelerinin yıkılmasiyle yol 7 - 8 metre daha genişletilmiştir. Bu arada Harbiye Binasının (Orduevinin) bahçesiyle merdivenlerinin yola verilmesi ameliyesine de başlanmıştır.

Harbiye ile Osmanbey arasında çıkıntı teşkil eden binalar tamamen yıkılmış, bu suretle gidiş geliş istikametine göre bu civarda da yolun 30 metreye çıkarılması temin olunmuştur.

Taksimdeki Cumhuriyet meydanının ortasındaki Cumhuriyet âbidesi, yeni bir şekil verilecek olan Gezinin ortasına alınacak, Gezi de bugünkü seviyesinden Taksim Gazinosu hizasına indirilecektir.



Meydanın, Sular İdaresine ait tesisatının bulunduğu kısmına lüks apartımanlar inşa olunacaktır. Taksimdeki Cumhuriyet meydanından Şişli istikametine uzanan yol üzerinde, Divan Oteli karşısındaki köhne binalar kaldırılmıştır. Resmimiz Harbiye'de kaldırılan fırın ve yanındaki binaların eski durumunu tesbit ediyor

ANADOLU CİHETİ ESAS PLÂNINDA YENİ YOLLAR

1 — Üsküdar - Beykoz sahil yolu;
2 — Üsküdar - Harem - Salacak sahil yolu;
3 — Üsküdar - Karacaahmet - Kurbağalıdere yol güzergâhı;
4 — Bağdat caddesi;
5 — Kadıköy - Altıyol;
6 — Kadıköy - Duvardibi - Üsküdar yolu;
7 — Kadıköy - Moda sahil yolu;
8 — Moda - Kalamış - Fenerbahçe sahil yolu;
9 — Fenerbahçe - Çiftehavuzlar - Caddebostan sahil yolu;
10 — Kızıltoprak - İçerenköy yol güzergâhı;

Beykoz
Paşabahçe
Çubuklu
Kandilli
Vaniköy
Çengelköy
Beylerbeyi

11 — Merdivenköy - Uzunçayır - Kısıklı - Beylerbeyi yol güzergâhı;
12 — Haydarpaşa - Ankara Devlet Yolu;
13 — Çamlıca - Acıbadem - Kadıköy yolu;
14 — Kadıköy - Koşuyolu;
15 — Duvardibi - Zeynep Kâmil Hastanesi - Bağlarbaşı yolu;
16 — Üsküdar - Kısıklı - Ümraniye yolu;
17 — Merdivenköy - Kısıklı yolu;
18 — Göztepe - Merdivenköy yolu;
19 — Kısıklı - Çengelköy yolu;
20 — Suadiye - İçerenköy yolu;
21 — Merdivenköy - Bostancı yolu;
22 — Bostancı - İçerenköy yolu;
23 — Caddebostan - Erenköy - Merdivenköy yolu.

Anadolu yakası da geniş çaptaki imar hareketleri sırasında ehemmiyetle ele alınmış, yolların meydanların açılmasına başlanmıştır. Üsküdar - Haydarpaşa - Pendik arasındaki Devlet Yolu tünel ve köprüleriyle ikmal edilmek üzeredir. Yolun asfaltlanması bu yıl sonuna kadar bitirilecek ve yol tamamen trafiğe açılacaktır. Üsküdar - Beykoz sahil yolu da plânlanmıştır. Bu cümleden olarak Anadolu yakasındaki ara yollar ele alınmış, bunlardan büyük bir kısmı sona erdirilmiştir. Üsküdar - Kadıköy meydanları da yeniden

tanzim olunmakta, meydanlara bağlanan yollar inşa edilmektedir. Anadolu yakasının turistik ehemmiyeti göz önünde tutularak, bu sahilde de turistik tesislerin hizmete girmesi için geniş bir program hazırlanmaktadır. Boğaz köprüsünün İstanbul - Anadolu yakasını birleştirmesi, bu bölgenin inkişafını sağlayacaktır. Kısacası Anadolu yakası geniş imar hareketleri ve inşa olunan yollariyle az zamanda yeni çehresine kavuşacaktır. Uzun yıllar boyunca ihmal edilmiş olan bu mıntaka artık İstanbul'un mamur bölgelerinden biri haline gelecektir.



Pendik - Haydarpaşa Devlet Yolu. [illegible] Karacaahmede ulaştığı noktada

Pendik - Haydarpaşa Devlet yolu

ANKARA - İSTANBUL yolunun Pendik - Haydarpaşa arasını bağlıyan kısım 23.537 metre uzunluğundadır. Pendikten itibaren yol, 14 üncü kilometredeki 258 metrelik tüneli geçinceye kadar 12 metrelik tek, buradan Haydarpaşaya kadar ise 12 şer metrelik çift şerit olarak devam etmektedir. Çift şeritli yolda, 10 metrelik refüj vardır ki, genişlik 34 metreyi bulmaktadır. Haydarpaşa yolu limana kadar uzanmaktadır.

Bu yola Karayolları kendi vasıtaları ile 1954 senesinde başlamıştır. Bu sene sonunda asfalt kaplaması dahil yol ikmal edilecektir. Halen son kilometrede çalışılmakta, yol boyunca hafriyat işleri, tünel ve köprüler inşa olunmaktadır.



Hafriyat: Bu yol üzerinde bir buçuk milyon metremikâbı hafriyat işi yapılmıştır. Bu miktarın bir milyon mikâbı sert küskü ve kaya hafridir.

Tünel: Pendikten itibaren 14 üncü kilometrede 258 metre uzunluğunda, 12 metre genişliğinde, 6 metre irtifada bir tünel inşa edilmiştir.

Köprüler: Yol üzerinde 15 metreye kadar açıklıkta müteaddit köprüler inşa olunmuştur. Acıbadem alt geçit köprüsü inşaatı bitmiştir. Devlet Yolu çift şerit halinde bu köprünün altından geçmektedir. Üstünden de Acıbadem yolu devam etmektedir. Bu köprü beş göz halinde 68 metre uzunluğundadır. Koşuyolunda da 33 metre uzunluğunda çift köprü yapılmıştır. Her köprü 14,5 metre genişlikte olup 12 metresinden motorlu vasıtalar, 2,5 metresinden de yayalar istifade edecektir. Alttan Koşuyolu geçmektedir. Bu köprünün inşaatı tamamlanmıştır.

Yonca yaprağı köprüsü: Pendik - Haydarpaşa yolunun 23.735 metresinde Üsküdar - Kadıköy yolu kavşağındadır. Bu köprü de 52 metre uzunluğundadır. Gidiş geliş çift olarak yapılmaktadır. Köprü eylül ayı nihayetinde bitirilmiştir.

Karayollarının 1957 tatbikat programında asfalt olarak ikmal edilmesi kararlaştırılmış olan bu yolda hummalı bir faaliyet devam etmektedir. Mevsim sonunda havalar yağışlı olmadığı takdirde asfalt kaplaması da yapılacaktır. Asfalt için lüzumlu tedbir alınmıştır. Bu yolun asfalt kaplaması Kara Yollarının mevcut teçhizatiyle ve esaslı bir çalışmayla iki haftada bitirilecektir.

Köprülere 3.150.000 lira, 258 metre uzunluğundaki tünel'e 3.000.000 lira, yola da 6.000.000 lira sarfedilmiştir. Yol için 4.000 liralık bir tahsisat daha ayrılmıştır. Böylece Pendik - Haydarpaşa yolu, 16.150.000 liraya bu yıl sonunda tamamlanmış olacaktır.

Pendik - Haydarpaşa yolu [illegible]



Haydarpaşada, İstanbulun Anadolu kapısında büyük bir ithal ve ihraç limanı olarak tesis edilen yeni Haydarpaşa liman tesislerinin denize karşı önünü 900 metre boyundaki yeni dalgakıran koruyacaktır. Bu dalgakıranın 760 metrelik kısmı yapılmış, 140 metrelik bölümünün inşasına da geçilmiştir. Resmimiz liman tesislerini kuşbakışı ihata ediyor

HAYDARPAŞA LİMANI





Yeni Haydarpaşa limanı tesislerinin topluca maketini gösteren bu resimde, denizden kazanılan 10 hektarlık arazi üzerinde inşasına geçilen muazzam antrepolar, rıhtım ve vinçlerle, ayrıca tesis edilecek olan kömür limanı görülüyor



Haydarpaşa liman tesislerinde Toprak Mahsulleri Ofisi tarafından yaptırılmış olan 34 bin tonluk hububat silosu

İSTANBUL'un, Anadolu kapısında büyük bir ihraç ve ithal limanı olarak hazırlanan Haydarpaşa liman ve tesisleri şehrimizin yurt çapındaki önemini biraz daha artıracaktır.

1953 yılının şubat ayında birinci kısmın inşasına başlanan ve yalnız bu kısımda ihale bedeli 15.258.836.— lira olan liman ve tesislerin 1957 senesi sonuna kadar bitirilmesine hemen hemen pek az bir şey kalmıştır. Eski dalgakırandan 150 metre açıkta yapılan 760 metre boyundaki yeni dalgakıranın 140 metre daha uzatılmasına karar verilmiştir. Kadıköy cihetindeki uca fener montajı işi ile uzatılan kısmın ufak temel kayalarının yerleştirilmesi bitirilmektedir. 750 metrelik üst kapıya alt beton duvar haziran ayında tamamlanmıştır.

645 metre uzunluğunda inşa edilecek olan rıhtımın Haydarpaşa'dan itibaren 190 metrelik parçası tamamen bitirilerek işletmeye açılmıştır. 190 metrelik şimal - cenup rıhtımı üzerine döşenen vinç raylarında Toprak Mahsulleri Ofisince inşa ettirilen 34 bin tonluk silonun ihraç köprüsü ve pnömatikleriyle 2 adet 3 er tonluk seyyar vinç çalışacaktır.

Bu inşaatta yapılan rıhtımlara 8 adet 3 er tonluk seyyar vinçle 1 adet 25 tonluk sabit vinç konacak ve sahalara demiryolları döşenecektir.

Sahile muvazi olarak vücude getirilen rıhtımın gerisinde kurulmakta olan antrepo bitmiştir. Çelik inşaat olan bu binanın iki eşi de 825.000.— metreküp kum imlâ yapılmak suretile denizden kazanılan 10 hektarlık arazi üstünde inşa edilecektir. Bu antrepoların temel hafriyatı nihayetlendirilmiş, çelik inşaatına ve duvarlarına geçilmiştir. Ayrıca Kızkulesine bakan tarafta iki antrepo ile dik rıhtımın üstünde iki ambar daha yapılması düşünülmektedir.

1950 senesine kadar eski rıhtımlarda yıllık kapasite ticari eşya ile birlikte hububat da dahil olmak üzere 450 bin ton iken, yeni yapılan rıhtım ve tesislerle yılda 350 bin ton ticari eşya, 500 bin ton hububat tahmil ve tahliye edilebilecektir. Cem'an tahmil tahliye kapasitesi 1.200.000 ton olacaktır.

Haydarpaşa liman ve tesislerinin ikinci kısım inşaatına gelince, 1957 yılının şubat ayında faaliyete geçilmiş ve ihale bedeli 7.956.000.— lira olarak tesbit edilmiştir. Bu miktar rıhtım tullerinin uzaması sebebiyle yüzde 50 ilâvesiyle 12.000.000.— lirayı bulacaktır.

Sahile dik olan rıhtımın 335 metrelik kısmının blokları yerlerine konmuş olup beton dökümüne geçilmiştir. Halen 500 adet beton blok imal edilmiştir. Yapılan rıhtımlar sayesinde limanın senelik kapasitesi 250 bin ton ticari eşya ve 150 bin ton kömür olmak üzere 400 bin ton artacak, böylece bütün inşaatın ikmalini müteakip limanın kapasitesi cem'an 1.600.000 tona baliğ olacaktır. Gene ikinci kısımda yapılmakta olan 140 metre tulündeki dalgakıranın alt döküşü tamamlanmaktadır.

Liman muhtelif yollarla şehre ve Ankara Devlet Yoluna bağlanacaktır. Liman sahası içinde bulunan yolların yapılması için arazinin tesviyesi bitirilmektedir. İlk olarak tramvay yoluna kadar uzanan 700 metrelik ana yol ele alınmıştır. Tesisleri Ankara Devlet Yoluna bağlamak maksadiyle teşebbüse geçen Kara Yolları Umum Müdürlüğü Selimiye'deki tramvay yoluna kadar gelmiştir. Bu yola ait olarak Haydarpaşa Lisesi yanında yapılacak geçit köprüsünün ihalesi de tamamlanmıştır.



Üsküdardan Beykoza kadar uzanacak olan, umumiyetle 30 metre genişliğindeki yolun güzergâhında bulunan Küçüksu Kasrı

Üsküdar - Beykoz sahil yolu

BOĞAZIN Anadolu yakasında Üsküdardan Beykoza kadar uzanacak olan sahil yolu umumiyetle 30 metre genişlikte olacaktır.

Yol, Üsküdar meydanından, Paşalimanı caddesi üzerinde bulunan sınai tes'islerin kaldırılması ve deniz tarafının genişletilmesi suretiyle başlıyacaktır. Deniz ile yol arasında, bahçe içinde ve müstakil yalı karakterinde binalar yapılmasına müsaade edilecektir. Yol, bundan sonra eski un değirmenleri karşısında tamamen sahili takibedecek ve tütün deposu hizasında tekrar aynı genişlikte içeri girerek yalıların arkasından uzayacaktır. Burada mevcut ahşap yalılar eski karakterlerine uygun şekilde restore edilmek suretiyle muhafaza olunacaktır. Dağ tarafındaki Fethi Paşa korusu da tanzim olunarak ihya edilecektir.

Yol, Kuzguncukta İcadiye caddesinden sonra kısmen Nakkaştepe mezarlığı içerisine girerek Beylerbeyi başlangıcına kadar sahili takibedecek ve burada mevcut tünelin yanında yeni bir tünel açılmak suretiyle Beylerbeyi Sarayının arkasından Beylerbeyi vapur iskelesine varacaktır. Burada da tarihî yalılar aynen muhafaza ve restore edilecektir. Çengelköyüne kadar devam eden bu yalıların arkasından geçen yol aynı genişlikte Çengelköy iskelesine varacaktır. Çengelköy iskelesinden sonra yol Kuleli Askeri Lisesinin önünde deniz doldurulmak suretiyle sahili takiben Vaniköye ulaşacaktır.

Vaniköyde kıyıdaki yalıları muhafaza edebilmek için yol genişliği, trafik izinde bir değişiklik olmadan 20 metreye kadar indirilecek, Vaniköy bitiminde şimdiki Nişasta fabrikasının bulunduğu noktada tekrar 30 metre profil olarak sahili takiben Kandilliye ulaşacaktır.

Kandilliden itibaren sahildeki yalılar bahçeler içine alınacak, bilhassa burada bulunan tarihî Kıbrıs yalısı eski şekline uygun olarak restore edilmek suretiyle muhafaza olunacaktır.

Yine yol güzergâhına rastlıyan Küçüksu kasr ile bahçesi ve civarındaki plâj ıslah ve tanzim edilerek eski bir mesire yeri olan çayırı ile birlikte turistik bir bölge haline sokulacaktır. Göksü çayırındaki ağaçlıklı mesire yolu, bir gezi - yolu



Üsküdar - Beykoz yolu güzergâhında Anadoluhisarı



Anadoluhisarında Göksu civarının büyük bir spor sitesi haline getirilmesi için bu mıntakada gerekli istimlâkler yapılmıştır. Şimdiye kadar istimlâk bedeli olarak 3.923.889 lira ödenmiştir. Bu sahanın bütün istimlâki bitirildikten sonra Boğazın bu güzel yakasına geniş spor tesisleri yapılacak, futbol, tenis, basketbol sahaları, yüzme havuzları, kamp yerleri inşa edilecektir. Anadoluhisarındaki spor tesisleri Olimpiyat köyü haline getirilecektir. Yukarıdaki fotoğrafta spor sitesinin kurulacağı mıntaka görülmektedir.

olarak yayalara tahsis edilecektir. Göksu çayırının üst tarafından ve Yenimahalle eteğinden dönen Üsküdar - Beykoz sahil yolu ise Göksu köprüsüne ulaşacaktır.

Mevcut Göksu köprüsü yol genişliğinde yeniden yapılacak ve köprüden sonra gelen Hisarlar eski şekillerine göre restore edilecek ve etrafı açılarak tanzim olunacaktır.

Yol, yeniden düzeltilecek olan Anadoluhisarı iskele meydanından tekrar sahile çıkarak yalıların bulunduğu noktaya kadar gelecektir. Burada bulunan tarihî Direkli Kırmızıyalı ile Esat Paşa yalısı eski karakterlerine uygun olarak restore edilecek ve iki yalı arası da Yeşilsaha haline getirilecektir. Bu civarda hiçbir şekilde yalı inşa edilmesine müsaade olunmıyacaktır. Buradan sonra yol yine sahili takibederek Kanlıca körfezine kadar devam edecektir. Koydaki kısım ve Kanlıca korusu turistik tesislere tahsis olunacak, buradaki yalılar da muhafaza edilecektir.

Genişletilerek sırtlardan inen sahil yolu Kanlıca meydanına varacaktır. Burada Mimar Sinanın eseri olan İskenderpaşa camii ve mesçidi, yeniden tanzim olunacak meydanın ahengine uygun olarak bir park içine alınacaktır.

Meydandan sonraki yalılar da olduğu gibi kalacak ve yol, şimdi mevcut ilkokuldan sonra sahile çıkarılarak Çubukluya kadar sahili takiben devam edecektir.

Çubuklu iskelesinin yanındaki Sedlibahre ile sırtta Dalgıç mektebinin arkasındaki büyük koru ve içindeki köşk tanzim ve restore edilecek ve bu civar turistik bir hale getirilecektir. Bu civardaki Cubuklu suyu diye bilinen Göztepe menba suyu tesisleri de ihya edilecektir.

Çubuklu iskelesinden sonra yol, buradaki camiin ve ilkokulun arkasından tarihî Çubuklu mesire mahallinin etrafından içeri girmektedir. Buradaki mesire mahalli de tanzim edilerek halkın istifade edebileceği bir hale getirilecektir.

Mesire yeri geçildikten sonra mevcut yol sağdan ve soldan genişletilerek Petrol Ofisi ve Belediyenin benzin tankları ve depolarının arkasından sırta hâkim ve denizin gayet güzel seyredilebileceği bir güzergâhtan geçmekte, Paşabahçenin İncirköyü başlangıcında sahile inmektedir.

Sahılde Tekel binası ile benzin depoları arasında Boğazın en güzel mevkilerinden biri olan Çamlı saha çevresi turistik bir hale getirilecek ve burada gazinolar, balıkçı kahveleri ve balık lokantaları tesis edilecektir. Kumsalda ise plâj tesisleri vücuda getirilmesi düşünülmektedir.

Yol bu turistik mevkiden sonra Paşabahçe Cam Fabrikası önüne kadar 30 metre genişliğinde uzanmaktadır.

Fabrikanın önündeki rıhtımın yeni baştan inşasına başlanmıştır. Önündeki saha da park olarak tanzim edilecek ve hiçbir şekilde yeni inşaata müsaade edilmiyecektir. Burada Paşabahçe camii ve ayazmanın bulunduğu bahçe de genişletilerek yeniden tanzim olunacaktır. Ayrıca buradan çıkacak bir yol Paşabahçeyi Polonez köyüne bağlıyacaktır.

İncirköyünden ve Paşabahçe Cam Fabrikasından sonra yol sahili takibederek Sultançayırı mesiresinin bulunduğu mevkie varacaktır. Sultançayırı mesiresi, eski tarihî hususiyetine uygun ve halkın istifadesine elverişli şekilde yeniden tanzim olunacaktır.

Yol, mesirenin arkasından Beykoz girişine kadar sahilden geçecek ve şimdi Beykoz kulübünün bulunduğu mevkide içeri girecektir. Burada bulunan Abraham Paşa korusu düzeltilecek ve önündeki yollar ve ağaçlar olduğu gibi muhafaza edilecektir.

Yeniden tanzim olunacak Beykoz meydanına varan yol, meydan geçildikten sonra tekrar sahile çıkarak Mithat Paşa yalısı önüne kadar gelecektir. Burada balıkçı limanı tesis edilecek ve balıkçıların ağlarını serebilecekleri ve dinlenecekleri yerler, gazinolar ve balık lokantaları yapılacaktır. Civardaki Sırmakeş suyu tesisleri de ihya olunacaktır.

Yol, Mithat Paşa yalısının arkasından biraz daralarak içeriye girecek ve Beykoz çayırına bağlanacaktır. Beykoz çayırı güzel bir hale getirilecek ve çayırdan yeşillikler arasından çıkan bir yol Beykozu Şileye bağlıyacaktır.

Ayrıca Karakulak suyuna ve Kavaklara giden ağaçlıklı yollar da genişletilerek yeniden tanzim edilecektir.

Kadıköy - Moda sahil yolu [illegible] Kadıköy [illegible] doldurulması suretiyle Modaya uzanacaktır

Anadolu yakası meydan ve yolları

KADIKÖY Meydanı: Kadıköy - Üsküdar yolu 30 m. Kadıköy iskelesinden Altıyol Ağzına çıkan yol 50 m. keza Kadıköy - Moda sahil yolu 15 m. olarak düşünülmüştür. Bütün bu yolların çıkış noktası olan Kadıköy İskelesi civarında vücuda getirilecek meydan, bu yollara bir takım refüjlerle bağlanacak şekilde tanzim edilecek ve meydanda yeşilparklara ve otoparklara ehemmiyet verilecektir. Bugünkü iskele aynı yerde kalacak ve daha modern bir hale getirilecektir. İskelenin önünde geniş ve büyük bir refüj bulunacak ve halk vesaite daha rahat inip binecektir. Bugünkü Hal binası, dışarı gidecek otobüslerin bekleme ve yolcuların hareket yeri yani otogar olacak şekilde tadil ve restore edilecektir. Araba vapur iskelesinin bulunduğu yerde ise çok geniş bir otopark yapılacak ve iskeleye yeni bir şekil



Kadıköy [illegible] bir yol, düz bir hat [illegible]



Moda'da [illegible] ile burun arasında yapılmakta olan Deniz Kulübü tesisleri, deniz sporu meraklılarını [illegible]

[illegible] vasıtaların vapurlara rahat [illegible] maları temin olunacaktır.

KADIKÖY - MODA YOLLARI VE MODA TESİSLERİ

Kadıköy - Moda sahil yolu 15 m. genişlikte düşünülmüştür. Bu suretle Kadıköy iskelesine çıkışta Moda'ya sahilden gidilebilecektir. Bu yolun meydana gelebilmesi için sahilin bazı yerlerinin de doldurulması icabedecektir. Bu suretle Moda sahillerindeki yeni tesisler kıymetlenecektir.

Kadıköy meydanından başka bir yol şimdiki Maliye Şubesinin arkasındaki yeni apartmanların önünden 17 m. genişlikte çıkacak ve yol biraz ilerde bir kıvrıntı yaparak doğruca büyük Moda caddesine bağlanacaktır.

Moda ayrıca, biri sahilden diğeri Altıyol

[illegible] turistik ehemmiyette olacaklardır. [illegible] büyük deniz tesislerinden birine sahip [illegible]





Ağzından gelen iki yoldan başka Moda iskelesinin sol tarafında ve bugünkü ahşap deniz banyolarının bulunduğu kısımdan sahili takiben 15 m. genişlikte bir yol ile Yoğurtçu parkına bağlanacaktır. Bu civarda da sahilin bazı kısımlarının doldurulması icap etmektedir.

Bu yolun çıkış noktası olan şimdiki ahşap deniz banyolarının bulunduğu çevre tamamen turistik bir hale getirilecek; burada artta modern ve büyük turistik bir otel inşa olunacaktır. Otelin alt kısımlarında pavyonu, geniş taraslı gazinosu ve en alt kısmında da modern plaj tesisleri bulunacaktır.

Moda'da Deniz Kulübü tesisleri inşa halindedir. Yakında bitecek olan kulüp karşı yakanın en güzel yerlerinden biri olacaktır.

MODA KALAMIŞ - FENERBAHÇE SAHİL YOLU VE TESİSLERİ

Modadan gelen yol, sahilde Yoğurtçu parkına bağlandıktan sonra büyük tadilât yapılarak genişletilecek ve halkın istifade edebileceği bir hale getirilecektir.

Derenin karşı sahilinde ise sahili takip edecek yol 40 m. olarak düşünülmektedir. Kalamış'a kadar olan bu yolda yayalar için ağaçlıklı geniş bir rıhtım kısmı bırakılacak, trafik bakımından ise yolda iki gidiş, iki geliş olarak dört dizi vasıtalara ayrılacaktır.

Kurbağalıderenin Kızıltoprak kısmına düşen yerde büyük deniz sporları tesisleri kurulacaktır. Tasarlanan projeye göre, burada küçük bir liman ve mendirek inşa edilecektir.

Modada yapılmakta olan Deniz Kulübü ve ileride yapılacak olan diğer tesislerle oteller, Modanın turistik bir sayfiye bölgesi olmasına hizmet edeceklerdir

Kalamış iskelesi ve civarı genişletilerek yeniden tanzim olunacaktır. İskeleden çıkışta solda modern turistik bir otel inşası düşünülmektedir.

Kalamıştan itibaren içerden geçen yol Fenerbahçe'de sahile varacak ve yarımadaya kadar uzanacaktır. Fenerbahçe yarımadası tamamen halkın istifadesine yarayacak hale getirilecek, burada büyük bir park içerisinde deniz kulüpleri otel ve gazinolar inşa olunacaktır. Ayrıca bir de Luna park kurulması düşünülmektedir. Yarımadanın soluna rastlıyan kısımda ise modern bir plâj vücuda getirilecektir.

KADIKÖY - KIZILTOPRAK YOLU

Kadıköy meydanından 50 m. genişlikte bir yol düz bir şekilde Altıyol ağzına çıkacak ve buradaki yol kavşağı genişletilip tanzim olunarak gerek trafik gerekse yayalar için büyük bir rahatlık temin olunacaktır. Yol Yoğurtçu parkına kadar gidecek ve Kurbağalıder'nin üzerindeki köprü, yol istikametine göre genişliyerek yeni bir şekil alacaktır. Bu yol derenin öbür tarafında aynı şekilde Fenerbahçe stadı önünden Kızıltoprak'a kadar devam ederek Bağdat caddesine bağlanacaktır.

Kızıltopraktan itibaren Bağdat caddesi 36 m. bir genişlik alarak Bostancı'ya kadar devam edecektir.

Diğer taraftan Bağdat caddesinden Kızıltoprak'a gelen yol bütün vesaitin Üsküdar'a ra-



Kadıköy İskele Meydanından doğruca Kızıltoprağa uzanacak 50 metre genişliğindeki yol, Yoğurtçu Parkı yanından Kurbağalıdere üzerindeki köprü, yola göre istikamet alıp genişletilmek suretiyle devam edecektir. Resmimizde Kurbağalıdere görülüyor

hatça geçebilmesi için Kızıltopraktan itibaren 36 m. genişlikte devam edecek ve Duvardibi mevkiinde Devlet Yolu ile birleşip Üsküdara inecektir.

ÜSKÜDAR MEYDANI

Üsküdar meydanının genişletilmesi ve tanzimi işine başlanmıştır. Meydan civarındaki iki büyük tarihi camii ve bunların müştemilâtı, Üsküdar çeşmsi gibi mydana çıkmaktadır. Camilerin restorasyonuna ve etrafının tanzimine de başlanmıştır. Bu tarihi eserler bir park içerisine alınacaktır. Ayrıca meydanda büyük bir otopark vücuda getirilecek, böylelikle yeniden tanzim olunacak araba vapuru iskelesinde ve şehir hatları iskelesinde vasıtlar ve yolcular için kolaylıklar sağlanacaktır. Meydandan 30 m. genişlikte bir yol Boğaz istikametine doğru uzanacak, diğer yandan ise 25 m. genişlikte sahil yolu Haydarpaşa Liman tesislerine kadar gidecektir.

İskelenin karşısından çıkacak bir yol Doğancılar parkına, diğer bir yol da Kısıklıya ve Çamlıcaya doğru istikamet alacaktır.

ÜSKÜDAR - SALACAK - HAREM HAYDARPAŞA SAHİL YOLU

Üsküdara denizden çıkışta sağda bulunan tütün depoları kaldırılacak ve buradan itibaren Haydarpaşa liman tesislerine kadar uzanacak 25 m. genişlikteki sahil yolu başlıyacaktır. Yol kıyıda Mimar Sinan'ın eseri olan küçük camiin arkasından Şemsipaşa meydanı önünde sahile çıkacak ve buradan Salacak'a, Salıcaktan da Hareme kadar kıyıyı takibedecektir. Sahil yolu Harem iskelesinde, yukardan Selimiyeden inen yolla birleştikten sonra eski mezbaha binasının arkasından Haydarpaşa liman tesislerinin bulunduğu yere varacak ve bu suretle de orada sahile ulaşan büyük devlet yoluna bağlanacaktır.

ÜSKÜDAR - ÇAMLICA YOLU

Üsküdar meydanından ayrılan Kısıklı yolu 30 m. genişlikte olacak ve Büyük Çamlıcaya kadar yeşillikler arasından devam edecektir. Yol üzerinde halkın istifade edeceği geniş trotuvarlar ve taraslar olacak, buralara sıralar konacak, bir gezi yolu hususiyetiyle Çamlıca tepesine kadar devam edecektir. Çamlıca tepesinde güzel bir turistik gazino, ayrıca küçük gazinolar inşa edilecektir.

Kısıklıdan sonra yol 30 m. genişliği muhafaza ederek devam edecek ve Ümraniye civarında büyük bahçeli iskân mıntıkası içine girecektir.

Ümraniye'den sonra Şile'ye kadar devam eden yolun genişletilmesi de düşünülmektedir.

ÜSKÜDAR - KADIKÖY YOLU

Üsküdar meydanından Doğancılar parkına doğru 20 m. genişlikte çıkan yol, Karacaahmet mezrlıkları arasından 30 m. profille geçerek Duvardibi mevkiine varmaktadır. Yol, Duvardibi mevkiinde Yonca yaprağı denilen bir yol kavşağiyle hem 65 m. genişlikteki Devlet Yoluna ve Haydarpaşa liman tesislerine, aynı zamanda Kadıköy ve Kızıltoprağa bağlanmış olacaktır.

İstanbulun muazzam imar kalkınması [illegible] yısiyle, büyük yeni caddelerin g[illegible] lerde istimlâkler yapılmıştır. Resi[illegible]

İstimlâkler

İSTANBUL'UN imarı faaliyetlerinin kesafeti son 7 yıl içinde görülmedik bir hızla artarken, bu faaliyete muvazi olarak ortaçağdan kaldığı şekilde bırakılmış olan daracık yolların genişletilmesi, İstanbul'un bir meydansız ve parksız şehir olmaktan kurtarılması için şehirlinin faydalanacağı umumi yapılar, meydanlar, yollar ve parkların kurulacağı sahalarda istimlâklere de geniş imkânlar sağlanmıştır.

7 yılda Belediyenin harcadığı para 27 yılda sarfedilmiş olan paranın **13** Misli

Belediyenin Yaptığı İstimlâkler

1950-1957
7 yıl

1923-1949
26 yıl







Aksaray meydanının genişletilmesi için Aksarayda kaldırılan karakol ve civarındaki harap evlerden bir görünüş tesbit eden resim

1923 yılından 1949 (dahil) yılına kadar geçen 26 yıllık müddet içinde İstanbul'da istimlâklere 25.845.246 lira harcanmış; 1950'den 1957'ye kadar, evvelkinin tahminen dörtte biri tutarında bir müddet içinde ise İstanbul imarına 335.464.245 lira sarfedilmek suretiyle son 7 yılda, 1949 dan evvelki 26 yılın 13 misli para sarfedilmiştir. (İstanbul Nafıa Müdürlüğü tarafından da 1950 - 57 yılları arasında istimlâk bedeli olarak ödenen 17.527.294 lira bu yekûna dahil değildir.)

Kaldı ki, İstanbul'un imar plânlarının ilk ele alınmış olan bu bölümü için daha 300.000.000 lira tutarında istimlâk bedeli ödenecek ve böylece kısa zamanda bitirilmesi matlup olan bu ilk imar bölümü için harcanan para, 1949 dan evvelkinin 25 mislinden fazlaya çıkacaktır.

1949 yılında İstanbul'da Belediye eliyle ev ve arsa olmak üzere 114 parça 15673 metrekare tutarında gayrimenkul istimlâk edilmiş ve bunların sahiplerine 480.000 lira ödenmişken, 1951'de 19725 metrekare tutarında 141 gayrimenkulün istimlâkine 1.950.000 lira sarfedilmiştir. Bu istimlâk faaliyeti, gittikçe hızını artıran imara muvazi olarak çığ gibi büyümeğe başlamış, 1953'de 18.347 metrekarelik bir saha kaplıyan 121 gayrimenkul istimlâk edilerek 6.537.659 lira sarfedilmiş, 1954'de 32.868 metrekare tutarında 222 gayrimenkulün istimlâkine 4.520.078 lira; 1955'de 29.147 metrekare tutarındaki 175 gayrimenkule 13.114.000 lira; 1956'da 16.418 metrekare tutarındaki 125 gayrimenkule 9.208.794 lira ödenmiştir.

Fakat, İstanbul'un imarına hususî bir ehemmiyet atfeden Demokrat Parti Hükûmeti, 1957 yılında mevcut şehir plânlarını, yeniden teşkil ettiği Türk ve yabancı mütehassıs heyetlerine tetkik ettirip tadilâtı da tamamlatarak imar ve bununla birlikte istimlâkleri daha da hızlandırmış, dolayısiyle 1957 yılı ağustos ayına kadar 314.024 metrekare tutarında 2312 gayrimenkul için sahiplerine 146.687.848 lira ödenmiştir ki böylece 1957 yılının 7 ayında istimlâklere sarfedilmiş olan para 1949'un 12 ayında ödenmiş olan paranın 305 mislini bulmakta, 1957 yılının 8.ci ayı başından yıl sonuna kadar istimlâk olunacak 456.043 metrekare yüzölçümünde 3167 gayrimenkul için ödenecek olan 89.443.000 lira ile 1957 yılı istimlâk bedeli toplamı 236.131.000 lira olduğuna göre 1957 yılında ödenen istimlâk bedeli, 1949'dakinin 492 misline baliğ olmaktadır..

Bütün bu istimlâk işlerinde vatandaşın hiçbir suretle zarara uğramaması için azamî titizlik gösterilmekte ve her vatandaşa, istimlâk edilen gayrimenkulünün tam değeri süratle verilmektedir. Bu husus, gayrimenkulleri istimlâk edilen İstanbul hemşerilerinin büyük bir memnuniyet ve şükranla belirttikleri bir noktadır.

İstanbul belediyesi tarafından 1949 yılından 1957 yılı ağustos ayına kadar yapılan istimlâkler ve tutarları

Yıl	[illegible]	Kapladığı saha (metrekare)	Tutarı (Lira)
1949	114	15673.00	480.000
1950	52	2712.25	1.274.247
1951	141	19725.18	1.950.000
1952	84	17147.20	1.350.000
1953	121	18347.16	6 537.659
1954	222	32868.00	4.520.078
1955	175	29147.50	13.114.000
1956	125	16418.49	9.208.794
1957	2312	314024.63	146.687.848

1957 yılı ağustos ayından itibaren yapılacak istimlâkler ve tutarı:

	3167	456043.94	89.443.234.93

1923 yılından 1949 yılına kadar Belediye bütçesine konan istimlâk tahsisatı: 25.845.246 T.L.

1950 yılından 1957 yılına kadar Belediye bütçesine konan istimlâk tahsisatı: 335.464.245 T.L.



[illegible] Türk mabedi Süleyma[illegible]

CAMİLER TAMİR EDİLİYOR

İSTANBUL imar edilirken ecdat yadigârı büyük küçük bütün camilerimiz, mescit'erimiz esaslı surette tamir görmektedir. Sade büyük camilerin etrafı açılmakla iktifa edilmiyor, kısa zamanda bu camiler baştan aşağı tamir görüyor. Harabeye uğrıyan kısımları restore ediliyor. Köprü üstünden İstanbulun manzarasına şöyle bir baktığınız zaman her büyük camiin teker teker ele alındığını görürsünüz. Bazı minarelerin üst kısımları indirilmiş ve daha sağlam bir şekilde yeni baştan inşaya başlanmıştır. Bunlar ilk bakışta göze çarpanlardır. Halbuki daha mahalle içlerindeki küçük camiler bile esaslı bir tamir görmektedir. Vakıflar İdaresi bunlara mühim miktarda para tahsis etmiştir. 1949 da ancak 7 cami tamir görmüş ve bunun için de sadece 169.872 lira para harcanmış iken 1957 yılında 85 cami tamir görmüş ve bunun için 4.797.244 lira harcanmıştır. Meselâ 1957 yılında yalnız Molla Çelebi Camii için sarfedilen para 1949 da bütün camiler için sarfedilen paraya müsavidir. Yine sade Fatih Nişancası Cedit Camiinin tamiri için bu sene harcanan para yine 1949 da bütün camiler için harcanan paranın aynıdır. Bu sayfadaki tablodan 1949 dan beri tamir edilen cami adetlerinde ve bunlar için sarfedilen paralarda nasıl baş döndürücü bir ilerleme olduğunu göreceksiniz.



Cami tamirindeki artış nisbeti **10,5** mislinden fazladır

1957 yılında İstanbuldaki camilerden 83 [illegible]

Yılı	Tamir edilen camiler	Harcanan para lira olarak
1949	7	169.279
1950	10	295.149
1951	11	1.910.412
1952	24	528.135
1953	21	879.003
1954	23	972.788
1955	34	888.555
1956	69	1.011.051
1957	83	4.797.244

Türkiyenin tarihi [illegible] evvelki bakımsız durumlarını bütün İstanbullular [illegible] olarak kullanılıp büsbütün harabiye terkedilmiş İstanbulun [illegible] 1950 den sonra [illegible] restorasyon ihtimamı [illegible] Camisi gösteriyor

1949 da İstanbulda cami tamiri için 169.279 Türk Lirası sarfedildi

1957 de ise İstanbulda cami tamiri için 4.797.244 Türk Lirası sarfedildi

Cami tamirine tahsis edilen para 28 misline çıkmıştır

Başvekilimiz Sayın Adnan Menderes'in [illegible] Resmimizde kendisini [illegible] tekasüyenden izahat alırken [illegible]

İstanbul yollarına tahsis edilen para

İSTANBUL'UN [illegible] rilmiş, dar sokaklar ve caddeler genişletilmiş, büyük bul- [illegible] kısmı ikmal olunmuştur.

Aşağıdaki mukayeseli rakamlar İstanbul'da [illegible] tahsiyetine verilen önemi göstermektedir.

[illegible] harcamış bulunmaktadırlar.

Yukarıdaki [illegible] belediklen kurtarılması, büyük [illegible] ve meydanların yapıl- [illegible] içerisinde bulunmamaktadır.

[illegible]

[illegible] belediye müştereken İstanbul [illegible]

1923 - 1949
– 26 yılda –

1950 - 1957
— 7 yılda —

204.764.321 Türk Lirası

7 yılda İstanbul yollarına sarfedilen para 26 yılda sarfedilenin 5 misli

[illegible]

Emlâk ve Kredi Bankasının İstanbuldaki faaliyetleri

BANKANIN İstanbul'da vücuda getirdiği ilk büyük eser Levent mahallesi inşaatıdır. Atatürk Bulvarında inşa edilen 94 daireli ve 35 dükkânlı blok apartmanlar da bankanın malıdır. Bu blok apartmanlar 4.597.000 liraya inşa olunmuştur.

Bankanın diğer faaliyetleri arasında İstanbul'un Avrupa girişinde bir çirkinlik arzeden gecekondu sahasını medeni bir iskân topluluğu haline getirmek vardır. Çırpıcıçayırı ismiyle maruf gecekondu mıntakasının şimalindeki Vakıflara ait boş sahalarda 500 mesken inşa edilecektir. Bu inşaat İşçi Sigortaları ve Emlâk Kredi Bankası tarafından müştereken yapılacaktır. Bunun hemen cenubunda mevcut 500 meskenlik gecekondu sakinleri, bu dairelere yerleştirildikten sonra, tedricen demiryoluna kadar, cenuba doğru imâr plânı muvacehesinde güzel bir inci sitesi kurulmuş olacaktır. Buradaki vatandaşların hukuki durumları [illegible]nacaktır.

[illegible]

[illegible]

Kalamışta 130 odalı modern bir otel inşa edilecektir.

100.000 kişilik stadın inşası, Bankanın iştirakiyle yapılacaktır.

Sarayburnu-Florya sahil yolunun Bakırhane arazisi içinden geçen 2.5 km. lik kısmı, banka tarafından 1958 yılı başında ikmâl edilmiş olacaktır. Sitenin ana yollarından birisi olan bu sahil yolu, Bakırhaneyi kıymetlendirmiş ve ilk defa olarak İstanbul'da bu yol üzerinde iki akslı umlu geçitler yaptırılmış olacaktır. Bu inşaat, 5 milyon liraya mal olacaktır.

Emlâk Kredi Bankası, Levent'te kurduğu mahallelerle, bu ıssız mıntakayı ihya etmiştir. Halen dördüncü kısım inşaatı ikmâl edilmektedir. Şimdiye kadar, bu sahada yalnız bahçeli evler yapılırken, blok apartman inşasına da geçilmiştir. Böylece boğazın sırt yolu Zincirlikuyu'dan itibaren iskân sahası haline getirilmektedir.

Levent'te dördüncü inşaat kısmı dahil, 1374 meskenden ibarettir. [illegible] 429 bina yapılmıştır. Levent'te 53.256.000 lira, Koşuyolunda 6.915.000 lira harcanmıştır.

[illegible]

Emlâk Kredi Bankası tarafından Levent'te kurulmuş olan sitenin dördüncü kısmı inşa halindedir. [illegible] Levent şimdi 1174 lojmandan meydana gelen büyük bir şehir [illegible] [illegible]. Resim [illegible] [illegible] [illegible] gösteriyor.

Aşağıda Levent dördüncü kısmı inşaatından blok apartmanlar görülüyor. Levent dördüncü kısmı 40 blok içinde 341 lojmandan meydana gelecektir. İstanbul halkının büyük rağbetine mazhar olan Levent sitesi, çok [illegible] olmuş bir semtdir.





[illegible] İ.E.T.T. [illegible] 9 ve 16 katlı blok apartmanlar halinde [illegible] yapılacak 480 lojmanın maketi

İşçi Yapı Kooperatifleri 2032 ev yaptırıyor

İşçi Sigortaları İstanbuldaki işçi evleri için 22 milyon liradan fazla sarfetmiştir

İŞÇİ Sigortaları Umum Müdürlüğü sigortaya dahil işçilerin mesken sahibi olmalarını sağlamak için kurdukları kooperatifleri finanse etmekte ve bina inşaatlarının yüzde doksanını karşılayacak kredi vermektedir. İşçilere yüzde 4 faizle ve yirmi sene taksitle ödemek üzere verilen bu kredilerle, Belediyenin 6188 sayılı kanun gereğince 1936 yılı rayicine göre tahsis ettiği arsalar üzerinde meskenler inşa olunmaktadır. Böylece İşçi Sigortalarına dahil vatandaşlar kurdukları kooperatifler sayesinde şehrin mutena yerlerinde mahalleler inşa ederek daha medenî bir hayat seviyesine ulaşmakta, ahşap ve gayri sıhhi binaları peyderpey terketmektedirler.

İşçi sigortaları vasıtasiyle Emlâk Kredi Bankasından kredi alarak ve yine Belediye arsalarından istifade eden kooperatifler dışında İşçi Sigortaları statüsüne tâbi kooperatiflerin durumlarını inceleyelim.

İşçi Sigortaları statüsüne göre yalnız sigortadan kredi alarak 1953 den bu yana faaliyete geçen kooperatifler şunlardır:

1 — İşçi Sendikaları Birliği Yapı Kooperatifi
2 — Sümer Teknik Yapı Kooperatifi
3 — Feshane Sümer Yapı Kooperatifi
4 — Sigortalı İşçiler Yapı Kooperatifi
5 — Devlet Demiryolları Sigortalı İşçiler Yapı Kooperatifi
6 — Sümerbank Bakırköy Pamuklu Sanayii İşçileri Yapı Kooperatifi
7 — Sümerbank Emek Yapı Kooperatifi
8 — İstanbul Bira İşçileri Yapı Kooperatifi
9 — Şeker Fabrikası Yapı Kooperatifi
10 — Telsizler Yapı Kooperatifi
11 — Gazeteciler Sendikası Yapı Kooperatifi
12 — Deri ve Debağ İşçileri Yapı Kooperatifi
13 — İnşaatçılar Cemiyeti Yapı Kooperatifi
14 — Pancar Ekicileri Yapı Kooperatifi
15 — Karayolları Yapı Kooperatifi.

Yukarda listesi bulunan kooperatifler dışında Belediyeden ucuz arsa temin ederek mahalle yaptıran koo-

peratifler de mevcuttur. Türkiye Emlâk Kredi Bankasından kredi alarak inşaatını bitirmek üzere olan Gaze- [illegible]

İşçi [illegible] taksitle k[illegible] bazıları in[illegible] ikmal eyleyerek [illegible] m kooperatifler de çok kısa zaman[illegible] eklerdir. Bunlardan ikisi Gazeteci[illegible] Sendikası [illegible] eteciler Cemiyeti kooperatifleridir.

Sigortaya bağlı kooperatiflere haziran sonuna [illegible] dar açılan kredi yekunu yalnız İstanbulda 22.094.5[illegible] liradır. Yapılmakta olan 2032 meskenden 601 ine [illegible] tandaşlar taşınmışlardır. Önümüzdeki aylarda bu mik[illegible] bini geçecektir. Bir taraftan da yeni kooperatifler kur[illegible] makta ve faaliyete geçmektedir. Vatandaşlar İşçi Sig[illegible] talarının açmış oldukları uzun vadeli kredilerle bin - [illegible] bin lira peşin vererek ev sahibi olmaktadır.

Diğer taraftan İstanbul'da Türkiye Emlâk Kredi Bankasından kredi alarak faaliyete geçen pek çok kooperatif, mahalleler tesis etme yolundadır. Bunlardan biri de İ. E. T. T. İdaresi mensuplarının kurdukları ve ilk defa olmak üzere 16 katlı apartmanlar yaptıran Yapı Kooperatifidir. Kurulan mahalle bütün ihtiyaçları karşılayacak şekilde ele alınarak tanzim edilmektedir. Okulu, çar[illegible] hallelerle İ[illegible] gayret sarfedilmektedir. [illegible] Kooperatifinin inşaat tutarı [illegible]



Mecidiyeköyünde [illegible] apartımanlardan [illegible]

[illegible] nin tamamı, 150 si e[illegible] resi olmak üzere 21[illegible] kısmen İşçi Sigortaları [illegible] Emlâk Kredi Bankası [illegible] len bu mahalle evler[illegible]





Taksimde yapılmakta olan Opera binası T.B.M.M. [illegible] 1959 yılında [illegible] İstanbul sanat [illegible]

İstanbul Operası

T[illegible] projelerinin noksanlığı ve çeşitli sebeblerden ikmal edilememiştir. Beton karkas kısmı [illegible] İstanbul Belediyesinin [illegible] Beton sutun yığınlarından ibaret [illegible] yapılan kısımlarından istifade [illegible] Opera mevzuunda Avrupada ihtisas yapmış elemanların [illegible] etüdler ikmâl edilmiş [illegible] inşaat tâdil olunmuş [illegible] tekniğine uygun şekilde planlanmıştır.

[illegible]



[illegible] Mecliste tahsisat kabul edildiğinden halen inşaatı [illegible] 1959 yılında bitirilecektir.

[illegible] Türk karakterinde tezyin [illegible] istirahat salonları bulunmakta [illegible] opera salonunu sarmaktadır. [illegible] sonları olan kulisler ve ayrıca [illegible] tamamen elektrikli ve hidrolik olarak te[illegible] edilmiştir. Sahne [illegible] sında artistler için ma[illegible] gardırop ve istirahat odaları [illegible] dekorlar için muhtelif [illegible] ve magazenler mevcuttur. [illegible] Taksim Meydanından gelenlerin [illegible] takilen girebilecekleri 550 kişilik bir konser salonu ile [illegible] ve fuayeler tertip edilmiştir.

Operanın Taksim'e bakan esas cephesinde üst katta 350 kişilik bir şehir restoranı bulunmaktadır. 8800 metrekarelik bir saha üzerinde kurulan İstanbul Opera Binası; 200 [illegible] bu en yüksek noktasından umumi silüete yeni ve güzel bir karakter verecektir.

Mimari, akustik, statik ve tesisat branşlarında tamamen Türk mimar ve mühendisleri tarafından hazırlanan İstanbul Operasının projeleri mayıs 1957 de Hükumetçe Türkiye'ye davet edilen opera binaları mevzuunda mütehassıs olan Alman Profesör Gerhard Graubner'e tetkik ettirilmiştir. Mütehassıs Hükümete verdiği raporda projeleri tamamen tasvip ettiğini kat'iyetle ifade etmiş ve bilhassa ön sahnede yapılan yeni teklifi işaret ederek "Bu hazırlanan projeler tahakkuk ettirildiği takdirde İstanbul Operası dün[illegible]"

[illegible] 12 [illegible] 1350 [illegible] 550 kişilik bir konser salonu ve 350 [illegible] İstanbul Operası [illegible]



[illegible] Fatih Devri [illegible] Topkapı Sarayı Müzesi müştemilatından "Çinili Köşk" [illegible]

İstanbul Müzeleri

1939 - 1947 İkinci Dünya Harbi münasebetiyle ziyaretçilere kapalı bulunan Topkapı Müzesi; açıldıktan sonra Basın - Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü ile hususi ve resmî turistik teşekküllerin faaliyetleri neticesi ziyaretçi adedinde büyük bir artış kaydedilmiştir.

Sene	Ziyaretçi
1948	17.472
1950	30.730
1952	127.469
1954	148.945
1957	1623.292 (Eylül ortasına kadar olan ziyaretçi)

1923 den 1951 senesine kadar 27 sene zarfında Maarif ve Maliye Vekâletleri bütçelerinden eski eserlerin onarımı ve müze müteferrik masrafları için ayrılan tahsisat 2.072.478.— liradır. 1951 den itibaren sarfedilen miktarlar ise aşağıdadır:

Sene	Eski eser onarımı için Maarif bütçesinden verilen	[illegible]
1951	292.512.—	
1952	55.909.—	
1953	290.553.—	
1954	185.000.—	
1955	588.554.—	600.000.—
1956	441.004.—	500.000.—
1957	1.775.000.—	750.000.—
	3.540.811	1.850.000

Ayrıca İstanbul Arkeoloji müzeleri için 1926 dan 1950 senesine kadar Maarif Vekâleti bütçesinden tamir ve masraflar için verilen tahsisat 737.729.— lira olmasına mukabil 1950 senesinden 1957 sonuna kadar ayrılan tamir ve masraf tahsisatı 825.357.— liradır.

14 milyon metreküp su tutma kapasitesiyle Büyük Elmalı barajı, İstanbulun Anadolu yakasının [illegible] olan [illegible] tamamiyle gidermiştir. 1951 de inşaasına başlanmış olan bu baraj, 1953 te bitirilmiştir.

İstanbulun suyu

İSTANBUL'un [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Soldaki resimde: günde 25.000 metreküp [illegible] kapasitesindeki Elmalı havuzları görülüyor



Anadolu yakasının su derdini halleden, Elmalı Bendinin inşaatı, 1951 senesinde başlanmış, 1955 te bitirilmiştir. Bend, 10 milyon [illegible] su tutacak kapasitede olup, 12.880.000 liraya malolmuştur.

Elmalı, tasfiye tesisatı, 1.250.000, Elmalı-Kadıköy-Bostancı isâle hattı 2.737.000 Altunizade boru tüneli 662.000, Terkos Pınarbaşı isâle hattı, 2.074.000, Kâğıthane mangâlva tasfiye tesisatı, 745.000, Kâğıthane-Baltalimanı isâle hattı, 2.253.500, Bakırköy artezyenleri, 317.000, Terkos pompaları, 1.338.000, Levent su şatosu 216.000, Levent su tüneli, 1.052.000, Heybeliada su depoları, 206.000, şehir şebeke boruları, 6.190.000, Terkos-Kâğıthane isâle hattı takviyeleri, 3.532.000, Terkos havai hat ve muhavvile merkezi, 1.206.000, Terkos hava kloşu, 128.000, Kâğıthane-Feriköy isâle hattı, 1.030.000, Kâğıthane-Edirnekapı, isâle hattı, 2.690.000, şehir içi su depoları inşaatı 3.033.000, Terkos priz galerisi, 1.744.000, Terkos priz inşaatı, 345.000, Anadoluhisarı - Beykoz, isâle hattı, 580.000, Terkos-Kâğıthane eski galeri tamiri, 1.524.000, ayrıca birlik isâle hattı denge bacaları, Feriköy boru galerisi, Elmalı ve şehir içi motopompları, menkuller, vakıf çeşmeleri, ve muhtelif işler için 8.573.000, lira harcanmış bulunmaktadır.

Cem'an, 7 sene içinde su mevzuunda 68.565.826 lira harcanmış bulunulmaktadır.

İSTANBULUN SU DURUMU

	[illegible]	1957	Nisbi artış
[illegible]	80.000	180.000	[illegible]
Anadolu yakası bend M³	1.700.000	[illegible]	[illegible]
Şebeke uzunluğu M	850.000	1.250.000	[illegible]
Su depoları hacmi, M³	[illegible]	132.000	[illegible]
Çökeltme havuzları M³	13.000	138.000	[illegible]
Filtreler günde M³	133.000	158.000	[illegible]
Pompa kapasitesi M³	100.000	240.000	[illegible]

İSTANBULA 1 GÜNDE VERİLEN SU

1949 da 80.000 metreküp



1957 de 180.000 metreküp



1957 de hergün verilen su 1949 dakinin **2** Mislinden fazladır.





İstanbula verilen elektrik, gerek şehirdeki sınai [illegible] bul, dünün karanlık şehri o[illegible]

İstanbulun elektiriği havagazı ve münakalesi

Ş[illegible]



İ. E. T. T. İdaresi ihtiyaçlardaki artışa muvazi bir şekilde g[illegible] letilmiştir. Aşağıdaki rakamlar bunu göstermektedir.

	1949	195[illegible]
Yatırım	28.936.160	101.649[illegible]
Silâhtar fab. takat, kilovat	57.000	130[illegible]
Şehre verilen elektrik kilovat-saat	200.719.752	558.000[illegible]
Abone sayısı	177.592	335[illegible]
Şebeke uzunluğu metre	1.918.000	2.900[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

İstanbulun elektriği [illegible]

[illegible]

[illegible] yapılmaktaydı. [illegible] ile [illegible] İ. E. T. T. vasıtalarıyle [illegible] rolu olan [illegible]

[illegible]

	1949 Senesi	1957 Senesi
[illegible]	[illegible] T. L.	[illegible] T. L.
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible] T. L.	[illegible] T. L.
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible] T. L.	[illegible] T. L.
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible] Kurbağalıdere gazhanelerinin [illegible]

[illegible] bu[illegible] memleketimizde [illegible]

[illegible]

İstanbulda bir yılda verilen elektrik

İstanbulda aydınlatma ve enerji kaynağı olarak verilen elektrik 7 yılda 2,5 misline çıkmıştır.

İstanbulun elektriği senelerce Silâhdarağa fabrikasından temin olunmuş ve bu fabrika şehrin artan ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmişti. 1950 den sonra, bir yandan fabrikanın tevsiine gidilirken, diğer taraftan da dış santrallardan şehre elektrik getirilmiştir. Resmimiz Silâhdarağa fabrikasının umumi görünüşünü gösteriyor.



[illegible] mesele [illegible] problemini halle medar olacak tedbirlerin mühim bir tanesi olarak şehirde troleybüs hatları [illegible] karar verilmiştir. Resmimiz, İstanbul için sipariş edilen troleybüslerden birini faaliyet halinde gösteriyor

Havagazı:

	1934 - 1949 a kadar	1950 - 1957 a [illegible]
Yatırım	6.527.646 T. L.	17.065.480 [illegible]
Abone adedi	18.221	37.026
Şebeke uzunluğu m.	282.000	341.000

Ayrıca 4.500.000 lealık [illegible] yapılmış olup Yedikule [illegible] gazhaneler, takviye edilecektir.

Yatırım	Lira
Elektrik:	101.649.777
Havagazı:	17.065.480
Tünel:	161.456.997
Otobüs:	34.432.876
Tramvay:	7.128.435
Toplam:	[illegible]

İSTANBULDA TROLEYBÜS

MEVCUT tramvay ve yolcu nakliyatı izdihamını tahfif etmek üzere, Taksim ile Yenikapı ve Aksaray ile Beyazıt arasında olmak üzere, cem'an 6 kilometrelik bir güzergâhta troleybüs işletmesi ihdasını İ.E.T.T. İşletmeleri programa almıştır.

Bu işletme için, şimdilik, Almanyada M.A.N. ve Siemens firmalarına 20 adet troleybüs arabası sipariş edilmiştir. Mezkûr güzergâhta çalışacak olan vasıtaların elektrik enerjisiyle beslenmesi için 6 Kilometre uzunluğunda bir troleybüs hattı da Siemens firmasına sipariş edilmiş bulunmaktadır.

Bu işletmenin hat ve arabaları için takriben 2.5 milyon lira sarfedilecek ve işletme kurulduktan sonra mezkûr güzergâhta senede 6-7 milyon yolcu taşınabilecektir.

Troleybüs işletmesinin otobüs ve tramvaylara nazaran bazı avantajları şöyle hülâsa edilebilir:

1 — Troleybüs arabaları, müzdevicleri yüksek olan daimî ceryan motorlariyle mücehhez olduklarından % 12 ye kadar yokuşları kolaylıkla tırmanabilmesi,

2 — Tramvay gibi sabit bir demiryoluna bağlı bulunmaması hasebiyle, 4 metre sağa veya sola kayarak trafiği aksatmaması,

3 — Troleybüslerin diğer amme hizmeti (Tramvay ve Otobüs) vasıtalarına nazaran daha sessiz ve sarsıntısız olması,

4 — Otobüs gibi mazot veya benzin yakıtı yerine, elektrik enerjisi kullandığından, arabaların, yolcuları rahatsız edici bir kokusu bulunmaması,

5 — Daimî cereyan motörü ile mücehhez bulunan troleybüsler, otobüse nazaran ilk hareket ve duraklama süreleri daha kısa ve dolayısiyle ticarî hızları daha büyük bulunması,

6 — Troleybüslerin, döviz kaynağı mazot ve benzin yerine elektrik enerjisi kullanması,

7 — Elektrik motorları dizel motorlarına nazaran daha az yıpranması ve tamiratın daha kolay olması, yedek parça ihtiyacının az bulunması.

[illegible]





Yukarıdaki resmimizde İst[illegible] metro hattının istasyonlarından [illegible]

İstanbulda Metro

İSTANBUL'DA, bilhassa son Dünya Harbinden sonra şehiriçi münakalesinin seneden seneye artış nispeti ve motorlu vasıta adedinin çoğalması göz önünde bulundurularak bir şehir Metropoliteni tesisin gerek trafik ve gerekse ekonomik bakımlardan etüd ettirilmesine lüzum görülmüştür.

Dar ve girintili sokakları bulunan eski şehirlerde bir güzergâh boyunca kâfi bir mesafe dahilinde yolcu trafik kesafeti saatte 12.000 yolcuya baliğ olduğu takdirde şehir içinde yolcu taşıma işinin en muvafık hal şekli bir şehir Metropoliteni tesisidir. İ.E.T.T. İşletmeleri Umum Müdürlüğü tarafından İstanbul şehri trafiği ve İstanbul'da umumi yolcu nakliyat işlerinin rasyonel bir tarzda tanzimi için salâhiyet sahibi ecnebi mütehassıslara yaptırılan etüdler neticesinde İstanbul'da tramvay ve otobüs ile nakledilmekte olan yolcu miktarının % 70 inin müstakbel Metropolitene devrolunacağı hesaplanmış ve bu miktarın 1060 senesinde 150 milyona varacağı anlaşılmıştır. 1920 - 1950 seneleri arasında ve son Dünya Harbine rağmen şehir nüfusunun % 50 artmış olduğu ve diğer cihetten son seneler zarfında şehirdç görülen iktisadî inkişaf göz önünde tutulursa, saatteki yolcu miktarının daha da fazlalaşacağı muhakkaktır.

Bir taraftan şehrin şimal kısmına tesadüf eden sahalarda iskân mahallerinin gitgide büyümesi, diğer taraftan Şişli'de mevcut tramvay atelyelerinden Metropoliten malzemesinin tâmiratı için istifade edilmesi düşüncesiyle şebekenin şimal müntehasının Mecidiyeköyünde bulunması muvafık görülmüştür. Şehrin cenup kısmında, yani İstanbul tarafında Metropoliten şebekesi müntehası olarak Aksarayda Yenikapı Şimendifer İstasyonu intihap olunmuştur. İleride Şirkeci Şimendifer İstasyonu Yenikapıya nakledildiği takdirde Avrupa Şimendifer Banliyösünün doğrudan doğruya şehir metrosu ile iltisaki temin edilmiş ve aynı zamanda Trakya mıntakasından karayolu ile şehre gelen ve gidenlerin metro ile irtibatları sağlanmış ve nihayet bir hinterlanda mâlik olan Aksaray mevkiinde topraküstü umumı münakale vasıtalarının şehir metropoliteni ile aktarması mümkün bulunmuştur. Mecidiyeköyü - Şişli ile Aksaray arasında şehrin şimdiki ana münakale damarını teşkil eden ve Taksim, Galatasaray, Tophane, Karaköy, Eminönü, Sirkeci, Kapalıçarşı, Beyazıt gibi şehrin bellibaşlı mütekâsif merkezlerinden geçen güzergâh boyunca halen şehrin umumi trafiğinin takriben % 70 inin bu güzergâhtan geçtiği nazarı dikkate alınarak, şehir metropoliten şebekesinin ilk hattı için bu güzergâh seçilmiş bulunmaktadır. Metropolitenin Beyoğlu ve İstanbul tarafındaki kısımları Haliç üzerinde ve şimdiki mevcut iki köprünün arasında dubalar üzerinde kurulacak 3 üncü bir köprü ile bağlanacaktır. İleride şehrin inkişafına göre, Metropoliten şebekesinin de tevali tabiatiyle lâzım gelecektir.



Yukarıda, İstanbulun münakale meselesini esaslı şekilde halledecek ve Mecidiyeköyü ile Yenikapı arasında işleyecek olan İstanbul metrosu vagonlarından birini görüyoruz. Bu vagonlar saatte 30 kilometre hızla yol alacaklardır.

Hazırlanmış olan kati projenin esas vasfı beton pist üzerinde seyreden lâstik tekerlekli vagonların kabulüdür. Çok yüksek delk kabiliyeti sayesine bu yeni sistem arabalar çelik raylar üzerinde hareket eden madenî tekerlekli klâsik arabalara nispetle çok daha fazla meyilleri aşabilmektedir. İstanbul şehrinin topoğrafik vaziyeti nazarı dikkate alınarak inşaat maliyeti bakımından bu yeni sistem çok uygun bulunmuştur. Zira lâstık tekerlekli vagonların işliyeceği fazla ârızalı bir profil boyunca, demiryolu esası üzerine tasarlanmış projelere nazaran güzergâh uzunluğunu kayda değer şekilde kısaltmak imkânı sağlanacaktır. Ayrıca, gürültü ve titreşimlerin ortadan kalkarak yolcuların büyük bir sükûnet içinde seyahatleri temin edilecektir. Ortalama hız saatte 30 kilometre civarında olacağına göre, Taksim ile Beyazıt arasındaki mesafe 10 dakikada aşılmış olacaktır. Arazi üzerinde yapılan topoğrafik çalışmalar lüzumlu bütün teferruatiyle metronun nâzım plânının hazırlanmasını ve yapılan sondajlar ise yeraltı bünyesine uygun en iyi inşaat şeklini ve tesis tiplerini seçmek için bilgi vermiştir. 45 metre derinliğe kadar giden 66 sondaj yapılmış ve 400 kadar toprak nümunesi alınmıştır. Bunlar İstanbul Teknik Üniversitesi malzeme lâboratuvarına tevdi edilmiş ve katî projenin tanziminde tesbit olunan esasların tâyinine yarıyan tahliller ve tecrübeler yapılmıştır.

200 milyon lira tahmin olunan inşaat ve tesis masraflarının karşılanması hususunda, metronun yalnız bir şehir dâvası olmayıp, Millî Müdafaa ve Pasif Korunma ve umumi trafik gibi mevzularla da alâkası bulunması dolayısiyle, hükümet makamlarının müzaheretine, ecnebi sermayenin yardımına ihtiyaç olacaktır.

İnşa edilecek Metropoliten boyu 11.750 klm. olacak ve 15 istasyonu bulunacaktır.





Tersanelerimizde Türk mühendislerinin planlarına göre Türk usta ve işçileri [illegible] gemi yapımının hızlandırılması [illegible] 1950 den önceki [illegible] değildir. Resmimiz İstinye tezgâhlarında Türk [illegible] yapılan "Ada" [illegible] vapurlardan Ortaköy'ü [illegible]

İstanbul Şehir Hatları

İSTANBUL Şehir Hatları, İstanbul'un artan nüfusu karşısında yeni vapurlarla takviye edilmiş ve yolcu nakli daha rahat, daha kolay bir hale getirilmiştir. 1950 yılında taşınan yolcu sayısı 51.566.000 iken bu rakam 1956 da 73.045.000 e yükselmiştir. Araba vapurları ile taşınan nakil vasıtaları 366.000 den 1.230.000 e çıkmıştır.

İstanbul Şehir Hatları için 43.050.528 liralık yatırım yapılmıştır. Yukardaki yatırımlara limandaki yatırımlar dahil değildir.

Denizcilik Bankasının İstanbul için yaptığı yatırım miktarının tutarı ise 205.487.434 liraya yükselmiştir. 1950 yılına kadar yapılan yatırımlara gelince, bu miktar 16.184.221 lirayı ancak bulmaktadır. Aradaki fark, 1950 yılından sonra nasıl bir azim ve zihniyetle çalışıldığını aşikâr olarak göstermektedir.



[illegible]



Avrupa kıyısında işleyen tren hatlarıyla Anadolu hatlarının arasındaki vagon [illegible] gösteriyor. [illegible] [illegible] [illegible] üzerinde vagon nakli [illegible] yapılmıştır. [illegible] Türkiye'nin [illegible] [illegible] Tersanesi'nin [illegible] [illegible]

İstanbul şehir hatlarında işleyen küçük kalı teknelerden Bostancı Deniz Otobüsü de kendi tezgâhlarımızda yapılan gemilerdendir. İstanbul'daki gemi tezgâhları ve [illegible] görülüyor. [illegible] ve [illegible] [illegible] bir faaliyetle yerli gemiler yapılmasına devam olunacaktır.



7 yılda 62 ilkokul yapıldı

İSTANBUL'UN süratli nüfus artışı karşısında husule gelen okul ihtiyacı, maarif sahasında da büyük çalışmaları icabettirmiştir. Son yedi yıl zarfında İstanbuldaki ilkokullar için 21.193.415 lira sarfedilmiş ve bu para ile 62 modern ilkokul binası inşa olunmuştur. İstanbulda 27 yılda yapılan ilkokul adedine bakacak olursak bu miktarın ancak 48 i bulduğunu görürüz.

Aşağıdaki cetvelde de göreceğiniz gibi talebe adedi her yıl görülmemiş derecede artmakta ve yeni yeni okulların inşasına ihtiyaç hâsıl olmaktadır. Alınan tedbirlerle halen şehrimizde pek çok okul binası ihale edilmiş veya inşaatına geçilmiştir. Önümüzdeki yıllarda bu tempo ile pek çok okul binası yapılarak Türk çocuklarının tahsillerine devamları sağlanacaktır.

Orta öğretimde de İstanbulda büyük işler başarılmış, son yedi yıl içerisinde aşağıdaki cetvelde de göreceğiniz şekilde ortaokul, lise ve teknik okullar açılmıştır.

Sene	Şehirde yapılan yeni okul sayısı	Köylerde yapılan okul sayısı	[illegible] para
1923 — 1949	48	107	[illegible]
1950 — 1957	62	65	[illegible]

İlk öğretimde bütçe, okul, öğretmen ve öğrenci durumu

Sene	Okul	Öğretmen	Öğrenci	Bütçe
1949	457	1795	76.807	[illegible]
1957	503	2965	129.962	[illegible]
Artış nispeti	% 110	% 165	% 170	% 490

Orta öğretimde okul, öğretmen ve öğrenci durumu

Sene	Lise ve orta	Teknik okul	Öğretmen	Öğrenci
1949	41	14	1.562	29.960
1957	47	20	1.915	45.205
Artış nispeti	% 113	% 144	% 123	% 150

1927 - 1949 seneleri arasında 2 ortaokul, 5 teknik okul, 4 lise açılmasına mukabil 1950 - 1957 seneleri arasında 6 yeni ortaokul açılmış, 2 ortaokula blok ilâve edilmiş, 5 teknik okul ve 4 lise yeniden tedrisata girmiştir. Ayrıca 1950 - 1957 seneleri arasında Vilâyet Umumi Muvazene ve Hususi İdare bütçesinden yaptırılan okul ve muhtelif bina inşaatlarına 48.861.308 lira sarfedilmiştir.

Umumi Muvazene bütçesinden yaptırılan okul ve muhtelif inşaatlar

Sene	Okul ve bina	Sarfedilen para
1923 — 1949	82	11.986.677
1950 — 1957	116	32.540.641
Artış nispeti	% 141	% 271

Hususi idare bütçesinden yaptırılan okul ve muhtelif inşaat

Sene	Okul ve bina	Sarfedilen para	Artış nispeti
1923 — 1949	222	[illegible]	
1950 — 1957	138	%	271

[illegible]

İstanbul'da İnhisarlar İdaresi Faaliyeti

[illegible]

[illegible]

Fabrikanın adı:	1950 Kapasite Litre	1950 İmalât Litre	1957 Kapasite Litre	1957 İmalât Litre
Paşabahçe İçki Fabrikası				
Rakı	6.250.000	3.684.617	7.000.000	9.000.000
Votka	500.000	214.175	1.000.000	1.800.000
Bomonti Bira Fabrikası	8.000.000	12.681.800	12.000.000	18.000.000
Bira Malt hülâsası	—	19.278	—	100.000
Mecidiyeköy Likör Fabrikası	1.000.000		1.000.000	1.312.000

[illegible]

[illegible]

Neviler:		1950 Miktar	1950 Bedel	1956 Miktar	1956 Bedel
Mamul tütün	— kilo	2.745.210	24.810.078	5.028.192	60.187.708
İçkiler	— litre	14.566.338	21.281.758	25.731.835	57.317.495
Çay	— kilo	338.150	5.324.910	919.174	23.451.152
Kibrit (500 paketlik)	— sandık	8.623	2.155.750	16.732	4.183.000

İSTANBULDA

Et ve Balık Kurumunun faaliyeti

[illegible] Balık Kurumunun Beşiktaş Soğuk [illegible] Depolarını resmimizde görüyoruz. [illegible] ve 1500 [illegible] muhafaza olunmaktadır.

ET ve Balık Kurumu, Türkiyenin muhtelif yerlerinde olduğu gibi nufus kesafeti fazla olan İstanbul'da da geniş faaliyete geçmiş, yeni tesisler kurma yoluna gitmiştir. Halen kurulan [illegible]

Zeytinburnu Et Kombinası, Beşiktaş Soğuk Hava Deposu, Haydarpaşa Soğuk Hava Deposu, [illegible]

Diğer taraftan şehirdeki tanzim satışlarını ayarlamak için muhtelif semtlerde satış mağazaları açmıştır. İstanbullu bu mağazalardan ihtiyacını karşılamaktadır. Ancak, bu satış mağazaları, halk tarafından fazla rağbet gördüğünden adetleri sür'atle artırılacaktır.

Et ve Balık Kurumu, tanzim satışı yapabilmek gayesiyle şehrin kasaplarına et vermektedir. Ayrıca Amerikadan getirtilmiş dondurulmuş etler de kendi mağazaları ve kasaplar vasıtasiyle halka intikal ettirilmektedir.

Zeytinburnu Et Kombin[illegible] ton koyun kesilmekte, ilk so[illegible] koyun muhafaza olunmaktadır[illegible] sisi 63 ton sığır, 153 ton k[illegible] 30 ton et dondurulabilmekte, 4[illegible] hafaza olunabilmekedir. Sosi[illegible] sis imâl etmektedir.

Zeytinburnu Et Kombinasının temeli [illegible] 21.9.1957 de hizmete girmiştir.

Beşiktaş Soğuk Hava Deposu ise, 200 ton balık muhafaza etmekte, günde 60 ton balık dondurmakta, 3500 ton don[illegible]

Haydarpaşa Soğuk Hava Deposunun [illegible]

Memleket balıkçılığının kalkınması [illegible] laboratuvar [illegible]

[illegible] gemiler getirilecektir. Bunlardan [illegible]

[illegible]

[illegible]		[illegible]
1954		[illegible]
1955		[illegible]
1956		[illegible]
1957	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
1955	100 (Ton)	—
1956	1000 "	—
1957	[illegible] "	500 (Ton)

[illegible]

	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1953	[illegible]	[illegible]
	1954	[illegible]	[illegible]
	1955	[illegible]	[illegible]
	1956	[illegible]	[illegible]
	1957	[illegible]	[illegible]

	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1953	[illegible]	[illegible]
	1954	[illegible]	[illegible]
	1955	[illegible]	[illegible]
	1956	[illegible]	[illegible]
	1957	[illegible]	[illegible]

[illegible] "[illegible]" [illegible]

Petrol Ofis faaliyeti

1941 senesinde 103 sayılı koordinasyon kararı ile teşekkül eden Petrol Ofisi 1946 senesine kadar İstanbul'da Umum Müdürlük olarak vazife görmüş ve bu tarihten sonra İstanbul Bölge Teşkilâtı yapılarak faaliyete geçmiştir.

Başlangıçta sivil ve askerî ihtiyaçları karşılıyan müessese 1950 senesinden sonra Devlet Demiryolları, Devlet Karayolları ve Denizyolları gibi amme hizmeti gören ve bilumum bütün resmî dairelerin akaryakıt ve madenî yağ ihtiyacını karşılamakta aynı zamanda senenin muayyen zamanlarında memleketin muhtelif bölgelerinde yapılmakta olan askerî manevralara fiilen iştirak ederek yakıt ihtiyaçlarını mahallerinde kurmakta olduğu servislerle ikmal etmektedir.

Petrol Ofis'i kendi iştigal sahası olan akaryakıt mevzuu dışında Ticaret Vekâleti emriyle memlekete ithal edilen teneke (levha), kurşun ve kalay gibi maddelerin de bildirilen listelere göre tevziatını yapmakta olup şimdiye kadar vilâyetlere 4.844.659 kilo teneke, 1.180.262 kg. kurşun, 241.044 kg. kalay tevzi etmiş bulunmaktadır.

Ofis Bölge Teşkilâtı 1950 senesine kadar 8.484 ton kapasitesi olan Çubuklu ve 221 ton kapasiteli Kuruçeşme depolariyle çalışmakta iken bu tarihten sonra Trakya Bölgesinin acente ve askerî ihtiyaçlarını zamanında karşılıyabilmek için Yeşilköy'de 608 ton kapasiteli olan bir tali depo tesis etmiş ve 1950 senesine kadar 25 satış teşkilâtına 1950 den 1956 ya kadar 58 acentelik daha ilâve etmek suretiyle ve bunlara bağlı bayilikler ihdas edilerek İstanbul Bölgesinin en uzak yerlerine kadar satış ve ikmal teşkilâtını genişletmiştir.

Seneden seneye artmakta olan sarfiyat karşısında mevcut tesisatın da ileride kâfi gelmiyeceği düşünülerek Küçükçekmece civarında daha geniş imkânlara sahip bir depo inşası için gerekli teşebbüsler yapılmaktadır.

İstihlâk artışları

Sene	Benzin	Gaz	Motorin	Mazot	D. Oil	M. yağ
1946	6.600.000	2.250.000	5.215.000	7.170.000	—	2.600.000
1947	5.600.000	1.600.000	4.400.000	29.800.000	—	5.230.000
1948	16.300.000	1.400.000	6.245.000	33.330.000	—	6.285.000
1949	8.640.000	980.000	11.590.000	28.790.000	—	4.930.000
1950	6.930.000	1.560.000	5.530.000	4.020.000	1.000.000	5.250.000
1951	12.400.000	3.200.000	9.300.000	5.400.000) [*]	—	8.075.000
1952	20.700.000	6.100.000	16.300.000	5.300.000)	—	8.000.000
1953	21.200.000	6.814.000	20.200.000	1.800.000)	1.500.000	4.100.000
1954	29.400.000	9.250.000	25.400.000	9.170.000)	2.170.000	4.100.000
1955	35.150.000	11.050.000	28.550.000	12.700.000)	4.000.000	11.000.000
[**] 1956	21.400.000	8.250.000	28.000.000	8.900.000)	2.900.000	5.000.000

[*] İzmit deposunun servise açılması üzerine askerî ve Denizyolları mazot ihtiyacı İzmit Bölgesinden başlanmıştır.

İmalâthanelerde imal ve imlâ edilerek sevk edilen tenekeli akaryakıt miktarı 1950 de 42.984 iken 1956 senesinde 799.233 teneke akaryakıt imlâ edilerek sevkedilmiştir.

[**] Süveyş Kanalı'nın uzun müddet kapalı kalması neticesi ithal imkânları güçleşmiş olduğundan 1955,e göre istihlâk miktarları düşük görülmektedir.



İşçi Sigortaları Kur[illegible]

Tedavi şehri İstanbul

İSTANBUL, Türkiyenin fikir ve sanat merkezi olduğu kadar, sıhhat merkezidir. Türkiyenin dört bir köşesinden hastalar İstanbul'a tedaviye gelmektedirler. Bu akın

HASTANELER

(Devlet)

	1923 — 194[illegible]	[illegible] — [illegible]
Yatak adedi	1153 425[illegible]	[illegible]
Yatan hasta miktarı	[illegible]	[illegible]
Poliklinik »	748556	1251291
Personel »	1084	1874
İnşaat ve onarım	900672 Lira	6904816 Lira

BELEDİYE, İŞÇİ SİGORTALARI, DEVLET DEMİRYOLLARI, ADLİYE, MİLLİ MÜDAFAA, DEVLET DENİZ YOLLARI, P.T.T., POLİS, VEREM MÜCADELE DERNEĞİ, EVKAF VE HUSUSİ HASTANELER

	[illegible] — [illegible]	[illegible] — [illegible]
Yatak adedi	2113 4661	[illegible]
Yatan hasta miktarı	394788	[illegible]
Poliklinik »	1497112	[illegible]
Personel »	2169	[illegible]
[illegible]	212345 Lira	28087119 Lira

[illegible]

	1923 1949	[illegible] — [illegible]
[illegible]	3.266 8861	[illegible]
[illegible]	582181	[illegible]
Poliklinik »	2245668	[illegible]
[illegible]	3.253	3862
İnşaat ve [illegible]	1113017 Lira	34891935 Lira

[illegible] bep olmaktadır. Böyle olmasın[illegible] 1923-1949 arasındaki 26 yılda İstanbulun [illegible] hastanelerinde yatak sayısı 8861 [illegible] den sonraki devrede İstanbul [illegible] olduğu gibi hususi hastaneler de büyük bir [illegible] termişler ve yedi yıl içinde İstanbul hastanelerinde yatak sayısı 15610 a çıkarak yüzde iki yüze yakın bir artış kaydetmiştir. Bu gelişmeye muvazi olarak [illegible] başlı merkezlerde yeni açılan ve kadroları [illegible] hastaneler Anadoludan İstanbul'a hasta akınını da [illegible] beten azaltmış olduğundan İstanbul hastanelerinde [illegible] hım sayılabilecek bir ferahlık [illegible] dadır. Yeniden kurulacak veya [illegible] neler İstanbuldaki hasta yatağı [illegible] lecekte üç misline çıkaracaktır.

İşçi Sigortaları Kurumunun [illegible]

[illegible]

[illegible]

Bahar ve

1950 yılında tertip edilen Bahar ve Çiçek Bayramı halkımızın büyük aläka ve rağbeti karşısında her yıl biraz daha tekâmül ettirilerek 1957 yılında üç milyona yakın ziyaretçi tarafından gezilmiştir.

Bahar ve Çiçek Bayramına 1954 yılında İktisat ve Ticaret Vekâletince sergi müsaadesi de verilmiş ve bu suretle sergi mahiyetinde tertip edilen Bahar ve Çiçek Bayramında Devlet sektörüne dahil teşekküller ile hususi müessesler çeşitli mamullerini teşhir ve tanıtma imkânını bulmuşlardır.

Bahar ve Çiçek Bayramının tertibi münasebetiyle Gülhane Parkında halkımızın ihtiyacını karşılıyacak çeşitli tesisler yapılmış, yolları asfaltlanmış ve Parka umumi tenvirat lâmbaları konularak her mevsimde geceleri de halkın parkı gezmesi temin edilmiştir.

1955 yılından itibaren Gülhane Parkında akvaryum ile hayvanat bahçesi meydana getirilmiş ve bu suretle Bahar ve Çiçek Bayramı münasebe-

Çiçek Bayramı

Bahar ve Çiçek Bayramı, ilk tesis edildiği 1950 yılından itibaren gittikçe artan bir rağbet görmüştür. 1957 de 2.682.293 kişi tarafından ziyaret edilen bu bayram, gece eğlenceleriyle, orta halli hemşerilerin başlıca [illegible] birini teşkil [illegible]

tiyle Gülhane Parkında kültürel tesisler de yer almıştır.

Bahar ve Çiçek bayramına 1950 de 10 müessesinin iştiraki sağlanmış, 200.000 kişi de ziyaret etmiştir. Zamanla bu miktarlar artmış, 1957 de müessese adedi 160 a yükselmiş, ziyaretçiler ise 2.682.293 kişiyi bulmuştur.

Bahçeler Müdürlüğü

1923 yılından 1949 yılı sonuna kadar Bahçeler Müdürlüğünce yaptırılan çocuk bahçesi, park ve bahçeler 443.600 metrekare tutarında idi. Son yedi senede tanzim edilen park ve bahçelerin mesahası 381.452 metrekaredir. 1949 senesine kadar parklar için sarfedilen para 58.305 lira olmasına mukabil 1950 - 1957 arasında sarfedilen para 358.315 liradır.

	Park mesahası	Sarfedilen Lira
1923 — 1949	443.600	58.305
1950 — 1957	381.452	358.315

Bahar ve Çiçek Bayramına İstan[illegible] çok firmaları katılmakta, bu ara[illegible] nede açılan sergiler de büyük [illegible] mektedir. Resmimiz, Bayram çerç[illegible] deki "Türkiyede Kalkınma" p[illegible] [illegible]



[illegible]

İSTANBUL CEZAEVİ

RAMİ - Maltepe yolu üzerinde 3000 kişilik [illegible]

[illegible]

[illegible]

mahkûmlara; kadın, çocuk, erkek ve medeni seviyeye göre ayrılmışlardır. Bunların alt kısımları kendi yemekhaneleri üst katlar da yatakhanelerdir.

Yukarıda zikredilen 3 sıra blok 250 metre boyunda 3 katlı koridorla idare binasına bağlanmaktadır.

Bunlardan gayri 55×15 ebadında bir idare binası ile garaj, görüşme yerleri, emanet dairelerini ihtiva eden ayrıca iki blok mevcuttur.

Bina kaloriferle teshin edilecektir.

Binaya 20000 m³. betonarme betonu 2300 ton beton arme demiri ve 15000 m³, taş duvar sarfedilecektir. Binanın etrafını çevreliyecek olan yol Maltepe-Rami yoluna asfalt kaplamalı bir yolla bağlanacaktır.

Maltepe - Rami arasında yapılmakta olan yeni Cezaevi maketinden bir başka görünüş

İstanbulda sanayi gelişmesi

(Yatırım kıymetindeki artış)



1957 de İstanbulda sanayie yapılmış olan yatırımlar kıymeti, 1949 dakinin 7,9 mislidir.

İstanbulda sanayi gelişmesi

(Kapasite kıymetindeki artış)



1957 de İstanbulda sanayi kapasitesi kıymeti, 1949 dakinin 8,7 mislidir.

İstanbulda gelişen sanayi

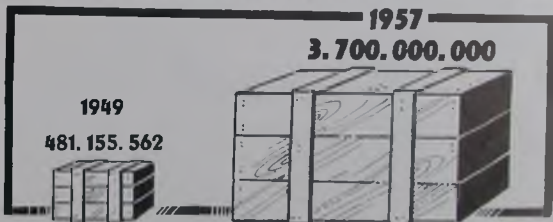
E[illegible] İstanbu[illegible] biri de, bu [illegible] büyük sanayi ve işçi merkezi olmasıdır. Öteden beri mütearife haline gelmiş bir ölçü olarak [illegible]

[illegible]

[illegible] kulmesi hareketi umumiyetle 1927'[illegible]

olarak [illegible] Ver[illegible] Kanunu hususi teşebbüsün bu temayülünü önlemiş ve uzun zaman memleket sanayiinin gelişmesine en büyük mâni olarak kabul [illegible]

[illegible] mevcut imkanlar dahilinde azami gayretle çalışmasına [illegible] sevk [illegible] teşebbüslere sermaye yatırmak hususunda mütereddit [illegible]



1957 de İstanbulda sanayiin istihsal kıymeti 1949 dakinin 7,6 mislidir.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ŞEHİRCİLİK BAKIMINDAN SANAYİİN İNKİŞAFI

[illegible]

Esasen bu devirlerde «Fabrika» ile «Bina» arasında bir münasebet de aranmazdı. Fabrika olarak inşa edilmiş binalarda kurulan sanayi tesisleri, hayret olunacak kadar azdı. Ekseriyeti teşkil eden imalâtçılar, Mercan, Mahmutpaşa, Tahtakale civarındaki eski Osmanlı hanlarını, harap binaları ve Haliç kıyılarını kendilerine mekân olarak seçiyorlardı. Muamele vergisi, Sanayii bölünmeğe sevkettiğinden ve yeni tesisler de ithal olunmadığından, bu gayri müsait mekânlar üç, beş dokuma tezgâhına çok bile geliyordu.

1950'den sonra, kalkınma hamlesinin müteşebbislere verdiği şevk ve cesaretle milyonluk tesisler ithali yoluna gidilince, bu tesislere layık modern binalar inşası zarureti kendini gösterdi. Gerçi, evvelce yapılmış şehircilik plâniyle birtakım sanayi bölgeleri ihdas olunmuştu. Fakat bu bölgelerin yeni binalar ve bacalarla şenlenmesi, ancak büyük bir kalkınma hareketinin mesut günlerini bekliyordu.

Bu suretle bugün tarihi İstanbulun "Rami — Topçular„ "Topkapı — Maltepe„ "Bakırköy„ "Mecidiyeköy — Lavend„ semtlerinde yeni fabrika binaları ve yeni tesisleriyle yepyeni ve gerçek Sanayi Bölgeleri teessüs etmiş bulunmaktadır. [illegible] yol açılmış, mütekâmil örnekler teessüs etmiş eserleri ve faydaları müşahede olunmuştur.

Şehrin muhtelif bölgelerine dağılan eski tesisler de [illegible] bu yolu tutacak ve hergün yeni yeni fabrika binalarının kurulduğu hayret ve takdirle temaşa olunacaktır.

Bahis mevzuu yeni Sanayi Bölgelerinin kurulması, bu bölgelerin civarında yeni işçi sitelerinin vücut bulmasında [illegible] olmuştur. Evvelce Mahmutpaşa veya Yeşildirekteki bir fabrikanın şehrin muhtelif semtlerinden işçi toplamasına karşılık, bugün Rami veya Bakırköydeki bir fabrikanın civardaki işçi sitelerinden kolayca işçi temini imkânına sahip olması, şehircilik bakımından olduğu kadar, sınai faaliyetin [illegible] ve hattâ kalifiye işçi yetiştirilmesi bakımlarından büyük bir ehemmiyet arzetmektedir.

Bugün tarihi şehrin kapılarından çıkarak, Rami — Topçular veya Topkapı — Maltepe semtlerine gidenler, yakın [illegible] hüzün ve kasvetle temaşa olunan o çıplak arazide muazzam fabrikaların yükseldiğini hayret ve takdirle temaşa edeceklerdir.

İstanbul'da 1950 yılından sonra kurulan ve sermayesi beş milyon lirayı geçen fabrikaların bazılarını gözden geçirelim:

1951 yılında kurulan beş milyon lira sermayeli, yıllık kapasitesi 6-15 milyon ampul olan General Elektrik T.A.Ş., 1952 yılında kurulan 8.750.000 lira sermayeli, yıllık kapasitesi 15.000 ton olan margarin ve nebati yağ fabrikası, 1952 yılında kurulan 10.000.000 lira sermayeli, yıllık kapasitesi 720 ton yün ipliği olan Aksu İplik Dokuma ve Boya Apre fabrikası T.A.Ş., 1954 yılında kurulan 6.000.000 lira sermayelei yıllık kapasitesi 10 milyon metre pamuklu olan Kartaltepe Mensucat Fabrikası T.A.Ş., 1954 yılında kurulan 5.000.000 lira sermayeli, yıllık kapasitesi 18 milyon metre pamuklu olan Bozkurt Mensucat Sanayi T.A.Ş., 1956 yılında kurulan beş milyon civarında sermayeli, yıllık kapasitesi 90 000 radyo olan Türk Philips Sanayi T.A.Ş.

SANAYİ SAYIMI

	1949	1957	Artış nisbeti
İş yeri sayısı	3.474	15.638	4.5 misli
İşçi sayısı	30.851	129.699	4.2 „
Yatırım kıymeti	166.115.543	1.308.337.218	7.9 „
Kapasite kıymeti	835.331.698	7.250.763.604	8.7 „
İstihsal kıymeti	481.155.562	3.700.000.000	7.6 „

Yukarıda bahsettiğimiz büyük fabrikaların yanında bir milyon lira üstünde sermayeli pek çok fabrika 1950 yılından sonra sanayi hayatımızın inkişafında büyük rol oynamaktadır.

[illegible] başka, çivi fabrikası, [illegible] sanayi imalâtında çalışan sanayi müesseseleri, pil ve batarya, lâstik ayakkabı, dokuma işleri, kablo, akümülâtör, plâstik işleri ve sabun imaliyle iştigal eden pek çok sanayi kolu 1950 yılından sonra faaliyete geçerek iktisadi hayatımızda varlıklarını hissettirmektedir.

İlâç sanayii de 1950 yılından sonra büyük bir gelişme kaydetmiştir. Bunlar arasında Wander Tıbbi Müstahzarat fabrikası T.A.Ş., Squibb And Sons İlâçlar A. Ortaklığı, Eczacıbaşı Limited Şirketi, İbrahim Etem ilâç fabrikaları bilhassa dikkate şayandır. 1950 den sonra bu fabrikalar birçok ilâç ve vitaminleri imâl ederek Türkiyenin her tarafına sevketmekte, böylece büyük döviz tasarrufu sağlamaktadır.

Sanayi bölgelerine gelince, İstanbul'un muhtelif mahallerine dağılan müesseselerin şehrin bazı yerlerinde toplan- [illegible]

Anadolu yakasına bakacak olursak, Haydarpaşadan [illegible] rak tüten baca olarak Kurbağalıdere Gazhanesiyle, Yunus Çimento Fabrikasından başka belli başlı bir tesis mevcut değildi. Halbuki bu bölgenin sâkinleri arasında işçi olarak geçinmek isteyen binlerce vatandaş mevcuttur. Bugün Anadolu yakası da istikbal için inkişaflar vadeden, yeni tesislere kavuşmuştur.

1 — Sayımın [illegible]

2 — Bu iş yerlerinde 1949 da 30.851 işçi çalışmakta idi. Bu adet, haziran 1957 sonunda 108.887 olmuştur. 1957 sonuna kadar faaliyete geçecek iş yerleri ile beraber 129.699 [illegible]

3 — Sayıma dahil iş yerlerine yapılmış bulunan yatırımların yekûnu 1949 sonuna kadar 166.116.543, — liradır. Bu rakam şimdi 1.308.337.218, — liraya varmıştır. 7,9 misli.

4 — 1949 da mevcut 3.474 iş yerinin umumi kapasitesinin kıymet olarak tutarı 835.331.698, — lira iken bu rakam 7.250.763.604, — liraya bâliğ olmuştur. 8,7 misli.

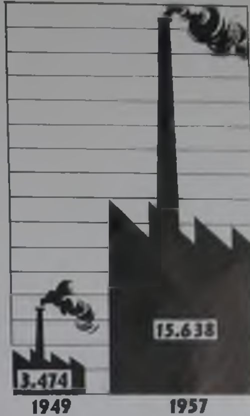
[illegible]

Fiili istihsalin, nazari kapasiteden az oluşunun belli başlı sebepleri, bir kısım tesislerin peyderpey işletmeye açılmaları, tecrübe işletme devreleri, bazı sanayi kollarının memleketimizde yeni kurulmaları dolayısiyle eleman yetiştirme zaruretleri, yine çok büyük bir sıçrayış halinde bir iktisadi kalkınmanın tabii olan diğer faktörleridir. Ancak burada bilhassa ehemmiyetli nokta, 1949 fiili istihsali ile olan mukayesedir ki bu, 1957 için İstanbul'da tam 7,6 misli olarak tecelli etmektedir.

Yukarıda İstanbul'daki işyerlerinin 3.474 adetten yedi sene içerisinde 15.638 e yükselmiş olduğunu kaydetmiştik. İş yerlerinin artışına muvazi olarak, işçi adedi de büyük bir fazlalık göstermiştir. İstanbul'da artık işsizlik diye birşey bahis konusu olmamakta. İş Bulma Kurumları devamlı olarak işçi aramaktadır. Buna bir misâl olarak son sanayi anketinde alınan neticeleri bildirmekle iktifa edeceğiz. Zira bu anketin verdiği neticeler, her vatandaşın göğsünü iftihar hisleriyle kabartacak derecede muazzamdır. Yalnız İstanbul'da işçi sayısı 1949 da 30.851 iken bu miktar 1957 de 129.699 a yükselmiştir.

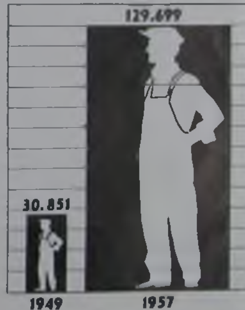
Sanayi Vekili Samed Ağaoğlu'nun, Sanayi Sayımı münasebetiyle söylediği gibi; bu rakamlar, Türk İnkılâ Devrinin altın kitabından sahifelerdir. Düne nazaran, bugün istihsal 9 misline çıkmıştır. Sanayi kalkınmamızda, rakamların mücerret nispetlerini ölçerken ayrıca, bize bahsettiği medeniyet [illegible]

Sanayi Sayımı



1957 de İstanbulda işyeri 1949 dakinin 4,5 misli olmuştur.

Sanayi Sayımı



1957 de İstanbuldaki işyerlerinde çalışan işçi sayısı, 1949 dakinin 4,2 misli olmuştur.

Kitap Biterken

BU kitap biterken son sayfayı kapamış değiliz. Bu kitap, eğer tâbir caizse, bir başlangıçtır. İçinde anlatılanlar, İstanbul'un imarı için yapılanlardan ancak birer parçadır. Fazlası hiç yok, fakat eksikleri pek çoktur.. Bundan sonra, çıkarmayı düşündüğümüz müteakip kitaplarda bu eksikleri tamamlamaya gayret edeceğimizi umuyoruz.

Evet, umuyoruz, diyebiliyoruz. Kat'i bir ifade kullanamıyoruz. Çünkü, İstanbul gibi muhteşem bir şehir, muazzam bir kalkınma hamlesinin dinamizmi içindedir. Yeni ihtiyaçlar, yeni eserler doğuracaktır. Bu şehir, daha kalabalıklaştıkça, İstanbullu hemşerilerimiz, daha çok refaha ulaştıkça, elbette ihtiyaçlar da artacak, buna karşılık her türlü hizmetleri daha da genişletmek icabedecektir. Bütün dünyada hayatiyet sahibi şehirlerin manzarası ve kaderleri budur.

Dün İstanbul için bir Boğaziçi köprüsü düşünülebilir miydi? Birkaç yıl sonra belki bir tek köprünün de kifayet etmediği görülecektir.

Dün İstanbulun hareket merkezi, sade bir bahçekapıya, Eminönüne veyahut Beyoğluna inhisar ediyordu. Fakat bugün bu hareket merkezleri, Aksaray da dahil Topkapıya kadar genişlemiştir. İstanbul böylece her semti, her mahallesiyle Avrupai ve modern bir manzara almaktadır.

Son yıllar zarfında İstanbul için sarfedilen paranın ve emeğin değerini tam olarak ifade etmeğe elbette ki imkân yoktur. Yalnız bir fikir verebilsin diye bazı hizmetler için harcanan ve ayrılan tahsisatı şöylece sıralıyalım:

	TL.
1 — Belediyenin ödediği istimlâk bedeli	335.464.245

		TL.
2 —	Karayolları istimlâk bedeli	17.527.294
3 —	Nafıa, Belediye ve karayollarının yol inşaatı	204.364.325
4 —	I.E.T.T. nin yeni tesislere sarfettiği	161.456.996
5 —	Sular idaresi yatırımı	68.565.826
6 —	Belediyenin diğer işleri için yatırımları	117.720.000
7 —	Maarif için sarfedilenler	112.983.044
8 —	Tamir edilen camiler	11.470.505
9 —	Spor tesisleri için sarfiyatları	13.417.556
10 —	Et ve Balık Kurumu İstanbul Yatırımı	28.096.000
11 —	Toprak Mahsulleri silo inşaatı	13.500.000
12 —	Salıpazarı inşaatı	15.000.000
13 —	Tophane Rıhtımı ve Anbarları inşaatı	20.000.000
14 —	Haydarpaşa liman inşaatı	30.000.000
15 —	Denizcilik Bankası	205.000.000
16 —	İşçi evleri için	23.000.000
17 —	Opera binası	25.000.000
18 —	Emlâk Kredi Bankasının Levent ve Koşuyolu blok apartmanları inşaatı için	65.000.000
19 —	Emlâk Kredi Bankası Baruthane sitesi için yapılacak yatırım	750.000.000
	Toplam	2.218.068.817

Yalnız bunların yekûnu dahi iki buçuk milyara yaklaşmaktadır. Fakat bu listelerin çok eksik tarafları vardır. Bir defa hususi sektörün imar hareketlerinde ve kalkınmadaki mevkii ve bu mevzudaki değeri maddi bir şekilde ifade edilememiştir. Diğer taraftan, İstanbulun imarında, askeri vasıtaların yüz milyonları bulan yardımları para olarak kıymetlendirilememiştir. Boğaz köprüsü, Metro gibi hemen önümüzdeki senelere sâri masrafların tahsisatı konmamıştır. Emekli Sandığının mesela Eminönü meydanında ve Balıkpazarında yaptıracağı iş sitelerinin kıymeti bu rakama katılamamıştır. Havayolları tesisleri yoktur. Edirnekapı - Rami yolunda, Bakırköyde, Haliçte, Mecidiyeköyünde, Leventte, Karşıyakada, Tuzlada ve Pendik yolunda yapılan ve her birisi birkaç milyonun üstünde bir sermayeyi temsil eden fabrikalar bu hesaba dahil değildirler. Turizm Bankasının tesisleri, kurulan büyük oteller, plâjlar, teker teker kıymet olarak sayılmamıştır. Yalnız bir Hilton'un, bir Divan otelinin kaç milyon lirayı ifade ettiği göz önünde tutulmalıdır.

Bütün bu sıraladıklarımız, şöyle vehleten akla gelebilen işlerdir. Daha bunlar gibi tezgâhlanmış yığınla mevzu vardır. İstanbul, çok değil, bir iki sene içinde bir başka şehir olacaktır.

Bütün bunlar altı milyara yaklaşan bir kıymetin ifadesidir. İlerdeki kitaplarda bu harikulâde kalkınmanın bütün hesapları, teker teker umumî efkâra arzedilecektir. Biz şu küçük mütevazı kitabın içinde her yapılan işi teferrutile anlatmak imkânından mahrumuz, ama bu kitabı tevali ettireceğiz. Biz bugün sayfayı kapamıyoruz: Yeni sayfalar, yeni altın kitapların ciltlerini hazırlamaya çalışıyoruz...

